

Att öka tryggheten ger ökad livskvalitet för oskyddade trafikanter

Emma Andersson
2005



Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelning Trafikteknik

Emma Andersson

Ökad trygghet ger ökad livskvalitet för oskyddade trafikanter

Ämnesord:

Livskvalitet, sociala faktorer, trafikantbeteende, trafiksäkerhet, risk, attityd, trygghet, mänskliga faktorer, oskyddade trafikanter, roller, trafikmiljö, infrastruktur, psykologi, estetik, hälsa

Referat:

Att känna sig otrygg kan vara så oroande att man t.ex. väljer andra färdmedel än kollektiv trafik, eller helt enkelt avstår från att resa. Säkerhetsfrågor har länge varit ett viktigt område i trafikens och samhällets utveckling men har till största delen handlat om teknik och fysiska lösningar. I takt med att kvalitetsbegreppet blivit mer och mer centralt och utvecklat har också lyhördheten för människors upplevelser ökat. Trygghet har blivit ett begrepp som på ett vidare sätt omfattar förståelse för människors upplevelse och hur åtgärder som minskar otryggheten ska utformas. I detta koncept finns begreppet livskvalitet som en viktig faktor. Definitionen av livskvalitet är vid men är nära knutet till bl.a. begreppet trygghet som hänförs till ett basalt grundbehov enligt Maslow's behovstrappa. Sambandet mellan trygghet och livskvalitet avspeglar sig i att då tryggheten ökar så ökar även livskvaliteten, de basala grundbehoven har då uppfyllts och människan har stärkt sin kontroll över sin situation. Den här rapporten har till syfte att undersöka dels vad tidigare studier och undersökningar hänförs till begreppen trygghet och livskvalitet, dels hur en trygg och säker trafikmiljö ska utformas. Studien i Malmö syftar till att undersöka hur människor med egna ord definierar trygghet och livskvalitet, vilka faktorer som ska ingå samt om det finns ett samband dem emellan. Resultaten visar på att det finns ett samband mellan trygghet och livskvalitet och att man vid utformning av trafikmiljöer bör ta hänsyn till dessa faktorer.

Citeringsanvisning:

Emma Andersson, ökad trygghet ger ökad livskvalitet för oskyddade trafikanter. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafikteknik 2005. Thesis 129.

Innehållsförteckning

Abstrakt	3
1. Sammanfattning	4
2. Bakgrund.....	8
2.1 Syfte	9
2.2 Metod	9
3. Litteraturstudie	9
3.1 Maslow's behovstrappa	9
3.2 Beteende förklarar ur socialpsykologi.....	11
3.3 Vad är livskvalitet?.....	12
3.3.2 Lite om olika metoder att mäta livskvalitet.....	14
3.4 Trygghet	14
3.4.1 Definitioner	15
3.4.2 Vad är rädsla?.....	16
3.4.3 Olika grupper.....	17
3.4.3.1 Barn	17
3.4.3.2 Ungdomar	19
3.4.3.3 Äldre.....	19
3.4.3.4 Bilförare och passagerare	20
3.4.3.5 Skillnader mellan män och kvinnor	20
3.4.4 Kontroll, stress och trygghet	22
3.5 Trafikantbeteende	23
3.5.1 Teorier för trafikanters beteende	24
3.5.2 Trafikanters attityder	25
3.5.2.1 Teorier för hur attityder påverkar beteendet	25
3.5.2.2 Samband mellan attityd och beteende	26
3.5.2.3 Påverkan av andra	27
3.5.2.4 Personkaraktäristiska.....	27
3.5.2.5 Miljö	28
3.5.3 Risk.....	29
3.5.3.1 Definition av riskbegreppet	29
3.5.3.2 Upplevd risk	29
3.5.3.3 Samband mellan upplevd risk och otrygghet	29
4. Trygghet och infrastruktur	31
4.1 Hamngatan i Eskilstuna.....	31
4.2 Sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 30: Effekter på fotgängare.....	32
5. Sammanställning av intervjuer	35
6. Sammanställning av vägkantsintervjuer	41
7. Resultat och diskussion	44
8. Referenser	46
Bilagor.....	49

1. Sammanfattning

Trygghet idag är ett väldigt centralt och viktigt begrepp när man talar om en trygg och säker trafikmiljö. Att känna sig trygg är att ha kontroll. Att känna sig otrygg kan å andra sidan vara så oroande att man väljer andra färdmedel än t.ex. kollektiv trafik, eller helt enkelt avstår från att resa. Otrygghet är därmed en fråga lika viktig att komma tillrätta med för den enskilde individen som för företag och samhälle. Känslan av trygghet påverkar också uppfattningen om tillgängligheten till trafiken: den som är trygg reser på alla tider på dygnet och har därför stor valfrihet och många resmöjligheter. Motsatsen är de som inte vågar resa därför att de känner sig otrygga. Detta påverkar i hög grad vilket transportmedel man använder sig av. De som har valmöjligheter byter kanske till ett som känns tryggare och får på så sätt åter sin trygghet, men de som inte har någon valmöjlighet tvingas att avstå från sin trygghet.

Begreppet trygghet berör både det psykiska och subjektiva. Varje individ bär på sin egen upplevelse. Både faktorer såsom kön, ålder och levnadssituation påverkar hur man definierar trygghet. Upplevelsen av trygghet påverkas av faktorer såsom andra människor i närheten, det fysiska rummet, mediabilden, belysning, trafikmiljön och mycket mera. Känslan av att ha kontroll över situationen ökar tryggheten. Detta pga. att människan i grund och botten är målinriktad till sitt beteende och ju viktigare dessa är för en själv desto mer blir angelägenheterna till kontroll. Förlorad kontroll leder lätt till stress, oro och otrygghet vilket resulterar i en försämrad livskvalitet. Livskvalitet är ett begrepp som innefattar huvudsakligen fyra olika dimensioner: social (t.ex. hälsa, sociala relationer), politisk (t.ex. medbestämmande i samhället), ekonomisk (t.ex. arbete, ekonomi) och miljö (t.ex. estetik, resursanvändning). I bedömningen av hur hög livskvaliteten är använder man sig av både objektiva och subjektiva mått. Det har visat sig att de subjektiva måtten är en viktig del i bedömningen, utesluter man detta i bedömningen får man ett missvisande resultat. De faktorer som värderas mest i den subjektiva upplevelsen av livskvalitet är: socialt klimat/rättvisa, trygghet, säkerhet, mobilitet, komfort, estetik/miljö kvalitet, kostnads aspekter. Om man lyckas med att klart och tydligt visa att ett hållbart beteende kan höja livskvalitén så får man lättare en acceptans för beteendet från alla parter. Detta gäller alla, från den enskilda medborgaren till den högsta beslutsfattaren.

Något som man ytterligare bör knyta samman är hur trygghet är sammankopplat till samhällets infrastruktur. Som innan nämnt är trygghet ett centralt begrepp som på ett sätt formar vår vardag och vårt liv. Är det så att man skulle förlora trygghetskänslan kommer man att omvärdera sina handlingar. Vad kan jag göra för att återfå denna känsla? Ofta i trafikmiljön så kommer antingen en annan väg att väljas, man byter transportmedel eller så undviker man helt enkelt att utsätta sig för den situation som känns farlig. Detta får som konsekvens att individens rörelsefrihet begränsas samt att livskvalitén blir mindre.

Genom att införa trafiktekniska lösningar utvalda i samspel mellan både experter och vanliga medborgare kan man skapa en bättre trafikmiljö som ökar tryggheten och livskvalitén. Tidigare bevisat är att en sänkning av hastigheten från 50 till 30 km/h är övervägande positiv för de oskyddade trafikanterna både vad gäller den subjektiva säkerheten och livskvalitén.

Resultaten av de undersökningar som har utförts i detta arbete visar på att trygghet och livskvalitet är två begrepp som värderas högt i dagens samhälle. Att definiera dessa med ett enhetligt svar är inte möjligt men man kan sammanfatta de faktorer som ska ingå:

Trygghet:

- Vistas ute utan att vara rädd. Gäller både att inte vara rädd för att bli utsatt för brott och att inte vara rädd för att bli utsatt för risker i trafiken
- Tillfredsställande sociala relationer
- Att ha ett hem
- Att bli respekterad i trafiken som trafikant

När de intervjuade tillfrågades om vilka åtgärder de skulle vilja införa för att öka tryggheten svarade de flesta att fler hastighetsdämpande åtgärder och hastighetskontroller skulle införas samt att fler poliser skulle varar synliga utomhus.

Livskvalitet:

- Trygghet och säkerhet
- Social kommunikation och sociala relationer
- Bra sjukvård
- Att ha ett hem och arbete

Svaren från det första intervjutillfället stämmer bra överens med de faktorer som jag har tagit upp och nämnt i litteraturstudien. Dock går det inte att enbart genom denna undersökning att dra tillförlitliga samband dem emellan.

Som komplement till den första intervjun utfördes vägkantsintervjuer i syfte att stärka de eventuella samband som kan fås fram. Resultaten av vägkantsintervjuerna visar på att det finns ett signifikant samband mellan begreppen trygghet och livskvalitet. Av de frågor som ställdes i vägkantsintervjuerna är frågan om respekt den som väger tyngst i frågan om trygghet i trafikmiljön. Denna faktor bör kompletteras med andra för att få en heltäckande definition om vad som är en trygg trafikmiljö.

Summary

Safety is today a central and important conception when you are talking about a secure and safe traffic environment. To feel safe is to have control. To feel unsafe can on the other hand be so worrying that you choose another than for instance public transport, or you rather stay at home. Not to be safe is a question that is important to solve both for the individual it self and for companies and the society. The feeling of safety also affects the opinion about who available the traffic is: the person who is safe travels at all times in the day and has therefore a large freedom of choice and numerous ways of travelling. The opposite are those who are afraid to travel because they do not feel safe. This highly affects which means of transportation you choose. The ones who have the opportunity to change the means of transportation may do so to one that feels safer and this way they get the feeling of safety that they need, but the ones that do not have this opportunity have to give up their feeling of safety.

The conception of safety is both about the physics and subjective feelings. Each individual defines her/his own opinion. Both factors like gender, age and living situation affects how you define safety. The experience of safety is influenced by other people nearby, the public space, media, lightning, traffic environment and much more. The feeling of control over the situation increases the feeling of safety. This because the human being is goal orientated in his/her behaviour. Lost feeling of control can lead to stress, anxiety and unsafety which results in a lower life quality. Life quality is a conception that contains four different dimensions: social (health and social relationships), political (how much you can influence your society), economic (work and economy) and environment (aesthetics). In the estimate of how high the life quality is you use both subjective and objective measurements. It has shown that the subjective measurements are an important part of the estimate, if you exclude these then you will get a result that is misleading. The factors that are most important in the subjective experience of life quality are: social climate/justice, security, safety, mobility, comfort, aesthetics/environment quality, cost aspects. If you succeed to show clearly that a durable behaviour can increase the life quality you will easier get an acceptance for this behaviour from everyone. This goes for everyone, from the individual to the highest decision maker.

The infrastructure of the society is something you also should connect to the conception of safety. As said before safety is a central conception that in a way shapes our every day life. Is it so that you will reevaluate your actions if you would lose the feeling of safety? What can I do to regain this feeling? Often in the traffic environment another road is going to be chosen, you change the means of transportation or you avoid all the situations that do not feel safe enough. The consequences are going to be that the individual's freedom of movement will be limited.

To create a better traffic environment which will increase the safety and life quality an approach can be to choose technical solutions with both experts and ordinary citizens. It has been proven before that a reduction of the speed from 50 to 30 km/h is mainly positive for the unprotected road users both in subjective safety and in life quality.

The results of the investigations that have been done in this report shows that safety and life quality are two conceptions that are highly valued in the society of today. To define these with a uniform answer are not possible, but you can summarize the factors that should be concluded:

Safety:

- To be able to go out without being afraid. This applies both to not to be afraid of being exposed to crimes and to risks in the traffic
- Satisfying social relationships
- To have a home
- To be respected in the traffic as a road user

When people were asked in the interviews which kind of measures they would like to introduce most of them answered that more speed reductions measurements and speed controls should be introduced and that the police should be more visible outside.

Life-quality

- Safety and security
- Social communication and social relationships
- Good medical care
- To have a home and work

The answers from the first interview are consistent with the factors that I brought up in the literature study. However it can not be proven only by this study that there are reliable relations between safety and life-quality.

As a complement to the first interview roadside interviews was conducted to strengthen any relations that can be proven. The result from the roadside interviews shows that there is a significant relation between safety and life-quality. From the questions that were put the one about respect is the one that is highly valued when you are talking about safety in the traffic environment. This factor should be complemented with others in order to get an exhaustive definition about what a safe traffic environment is.

2. Bakgrund

Vad innebär det egentligen att vara trygg i trafiken? Det slog mig en dag när jag diskuterade med bekanta att det inte alltid är så lätt att sätta fingret på vad det är som känns tryggt om man ser till alla. För mig är trygghet något väldigt personligt och viktigt, något som uppträder varje dag i mitt liv. Avsaknaden av trygghet gör att jag tappar fotfästet och erfar en känsla av stress. Jag förlorar fokus och hamnar lätt i en ond cirkel som påverkar både mig och andra i min närhet och som får mig att lättare missuppfatta både situationer och avsikter. Varför är det så? Hur påverkar det mitt trafikantbeteende? Vad kan göras för att göra det bättre?

Detta var startpunkten till mitt examensarbete som kommer att behandla just de här aspekterna, finns det verkligen något samband mellan trygghet och livskvalitet, och mellan trygghet – trafikala aspekter? Vad ingår i dessa samband? Hur upplever människor trafiksituationen och varför? Arbetets upplägg inleddes med diskussioner med mina handledare Ralf Risser, Christer Hydén från LTH och Per Eneroth från Tyréns. Med deras hjälp bestämdes innehållet i rapporten. Första steget innehåller en litteraturstudie för att få en bild av vad trygghet och livskvalitet egentligen är och vilka faktorer som bör ingå. Med hjälp av enkät- och väggkants intervjuer testas de hypoteser som ställts upp i arbetets början för att se huruvida de är riktiga eller ej. Enkätintervjuerna bildar ett råmaterial som bearbetas vidare för att få fram så specifika frågor till väggkantsintervjuerna som möjligt.

Tittar man tillbaka i tiden så har inte begreppet trygghet varit uppe så mycket till diskussioner när man pratar om trafik, istället har det till största delen handlat om säkerhetsfrågor i form av tekniska och fysiska lösningar. I och med inträdandet av kvalitetsbegreppet utveckling så har människans upplevelser kommit att bli en central fråga. En orsak till det tror jag kan vara att vi idag har kommit till en viss punkt där vi inte kan bygga så mycket säkrare vägar, olyckorna och otryggheten finns kvar ändå. Detta innebär att det måste finnas andra orsaker än höga bilflöden, hastigheter, osäkra korsningar osv. till att vi inte kan skapa trygga och säkra trafikmiljöer i samhället. Vi har kommit till insikt att trygghetsaspekterna hittills inte beaktats i tillräcklig utsträckning och att åtgärder för att hantera detta måste utvecklas. Att det är ett viktigt begrepp i dagens trafikmiljöer bekräftas av de många forskningsprojekt och studier som bedrivs om detta ämnes inslag i trafik. En av nollvisionens viktigaste drivkrafter är att människan ska kunna använda vägtransportssystemet utan risk för liv och hälsa. Ingen ska behöva förlora sin hälsa i vägtransportssystemet och trafiksystemet ska utformas efter människans biologiska förutsättningar. Att bo och leva i en miljö där man saknar trygghet kan leda till farliga beteende konsekvenser, eller t.ex. till ändrat färdmedelsval (Alm, C., & Lindberg, E. 2002). Deras studie visar att attraktiviteten hos ett färdmedel påverkas i högre utsträckning av upplevda risker och oro för att bli utsatt för besvärande situationer, hot eller våld än upplevda risker för att råka ut för trafikolyckor. Upplevd trygghet för de olika färdmedlen varierar mellan man och kvinna, vilken utbildning man har och i vilken utsträckning man exponeras för färdmedlet. Deras resultat tyder på att människor undviker att resa med olika transportmedel under omständigheter där de känner sig otrygga.

Tittar man till dem som är låsta till ett färdmedel leder deras otrygghet till försämrad livskvalitet, pga. de inte har några alternativ. Enligt socialpsykologin kommer att skapa stress och frustration. Detta resonemang har jag grundat på att trygghet i sig är ett basbehov som måste vara uppfyllt enligt Maslow's teori (se "behovstrappa" av Maslow, 1954).

Trygghet kan innebära att man har kontroll över vilka risker som omger en (riskmedvetenhet) och att man känner att man kan undvika dem. För att klarlägga om trafikanten känner sig

trygg måste man föra en dialog med honom. För att analysera relationen mellan trygghetskänslan och förutsättningarna måste man se till riskmedvetenheten (Slovic 2000). Är personen medveten om vilka risker som omger henne? Ens egen riskbedömning bör stämma överens med den verkliga risken annars leder det lätt till missbedömningar i trafiken och till farligt felbeteende (om man känner sig för säker) eller till försämrad livskvalitet (dvs. att man känner sig onödigt otrygg). Trygghet är ett komplext begrepp som kan variera mellan och inom olika åldersgrupper, trafikanter och kön (Slovic 2000, Kenrick, Douglas T., Neuberg, Steven L. & Cialdini, Robert B., 2002 m.fl.). Detta måste även beaktas i helheten.

2.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att klarlägga om det finns ett samband mellan: ”att öka tryggheten ger ökad livskvalitet för oskyddade trafikanter”. Frågeställningen som jag använt mig av är hur en trafikmiljö/närmiljö ska se ut, eller vilka faktorer som ska vara uppfyllda för att miljön ska kännas trygg och skapa en bättre livskvalitet. Detta samband är intressant att belysa då det är en stor faktor i dagens frågeställning om trafiksäkerhet och färdmedelsval (t.ex. användning av kollektivtrafik). Det är även av intresse att utreda hur trygghet och livskvalitet definieras.

2.2 Metod

I detta examensarbete har jag använt mig av dels litteraturstudier av tidigare undersökningar och forskningsprojekt som har bedrivits inom detta område samt av en egen undersökning som utförts i Malmö på två olika gator, Rådmansgatan och Möllevångsvägen. Undersökningens syfte var att jag ville få fram definitioner som grundades på de boendes egna tankar och åsikter, definitioner med deras egna ord inte experternas. Undersökningen var av kvasikvantitativ karaktär och utfördes med hjälp av en enkät (se bilaga 1) som delats ut till ett antal personer på var gata. Enkäten baserades på litteraturstudien och bestod både av öppna frågor och av ett antal standardiserade. Dessa frågor skapade ett råmaterial där Likert-skalar användes för att göra en bedömning av medelvärdet. En första jämförelse kunde sedan göras mellan svaren. Utifrån råmaterialet gjordes en kvantitativ studie för att mäta trygghetsbedömningar, trafikala aspekter och ett eventuellt samband mellan dessa två. Detta för att få fram ett så tydligt och bra resultat som möjligt. Till denna studie lades även in en fråga om livskvalitet i det specifika området. Materialet utvärderas sedan med hjälp av SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Detta för att kunna finna om det fanns någon skillnad mellan Rådmansgatan och Möllevångsvägen.

3. Litteraturstudie

3.1 Maslow's behovstrappa

Abraham Maslow är upphovsmannen till en modell skapad 1943 som avser att visa hur våra behov kan inordnas i en hierarki (Maslow 1954). Kärnan i Maslow's psykologi är tänkandet kring motivationen. Han ansåg att vår motivation bygger på att uppfylla olika behov som vi har: först de mer basala behoven såsom mat, sömn och dryck och till sist självförverkligande.

1. **Fysiologiska** (sömn, mat, dryck)
2. **Trygghetsbehov** (t.ex. att bo i ett säkert område utan hot)
3. **Tillhörighetsbehov** (kärlek från familj och vänner)
4. **Självaktningensbehov** (självkänsla, vår respekt för oss själva och respekt från andra)
5. **Självförverkligandebehov** (att utvecklas maximalt)

Tillfredställs dessa behov skapas förutsättningen för en människas välbefinnande. Självförverkligande sker subjektivt och individuellt och kan vara förankrad i alla områden 1 till 4. Man måste enligt Maslow tillfredsställa behoven i rätt ordning, för att vi ska komma uppåt. Vi går ständigt vidare i denna trappa. Självförverkligande är inte ett slutmål, utan en ständigt pågående process.

Vilka behov en person har och hur väl han/hon försöker tillfredsställa dessa beror på hur väl behoven i de andra trappstegen nedanför är uppfyllda, enligt Maslow. Behoven är subjektiva, dvs. ett behov som fungerar som stimulus för en person behöver nödvändigtvis inte göra det samma för en annan person. Behoven är individuella och har antingen sitt ursprung i kropp eller själ. Ett starkt samband mellan arv och miljö kan uttydas.

Den hierarkiska aspekten i modellen har dock kritiserats eftersom det kunde tolkas så att t.ex. fattiga personer inte kan ha någon kultur.

3.2 Beteende förklarar ur socialpsykologi

Som jag konstaterade innan är trygghet ett basbehov som måste vara uppfyllt för att vi ska kunna fatta riktiga beslut och inte riskera att göra felaktiga bedömningar eller känna oss osäkra, vilket kan leda till allvarliga konsekvenser i trafikmiljön. Kontroll ger säkerhet och trygghet. Få saker är så nedbrytande som när man känner att man förlorat kontrollen över de omständigheter som påverkar en.

För att förklara varför vi fattar de beslut som vi gör kan man använda sig av den socialpsykologiska teorin som behandlar hur personers tankar, känslor och beteende är påverkade av andra personer (Kenrick D. T., Neuberg S. L. & Cialdini R. B. 2002). Ett avsnitt beskriver hur vi tänker om olika sociala situationer, där redovisas tre viktiga mål som påverkar oss: spara mental energi, hålla vår självkänsla på god nivå och skapa en korrekt bild av oss själva och den sociala omgivningen.

- Spara mental energi: Våra kognitiva resurser är begränsade och ska räcka för att ta in och bearbeta en stor mängd information från en komplex social omgivning, ibland under krävande omständigheter. Vi måste därför hushålla med våra resurser. Hur vi tolkar informationen är ett samspel mellan våra "script" (erfarenheter, värderingar,

normer), information från yttvärlden och information från vårt långtidsminne. Vi bär alltså så att säga med oss färdiga lösningar på kända problem, och kan använda oss av dessa utan att det kostar särskilt mycket i termer av mental ansträngning (t.ex. att ha förutfattade meningar om både personer och situationer). Många gånger leder oss dessa lösningar rätt, men ibland leder de oss fel. För att förstå vilken information som tas in måste andra faktorer såsom motivation, stress, känslor och komplexiteten i situationen beaktas. Dessa faktorer kan leda till att vi använder oss av genvägar istället för att utvärdera situationen noggrant. Dock finns det situationer där det saknas strikta "scripts", situationer som tillhandahåller en relativt bred vidd av möjligheter och hot. Där våra beteenden varierar mycket och det råder inte lika många sociala regler om hur man bör bete sig. T.ex. nattklubbar, eller vårt eget vardagsrum.

- Hålla vår självkänsla på en god nivå: Självkänsla är en attityd som riktas mot oss själva, och är resultatet av utvärderingar av oss själva och vårt beteende. Bortsett från tillfälliga svackor faller denna utvärdering normalt ut med ett positivt netto, vi tycker om oss själva och det är bra för oss. Det ger oss ett värde som människor och vi kan ta itu med vad vi nu har att göra med en känsla av trygghet och säkerhet. Att tycka illa om oss själva är något som vi normalt försöker undvika. Hotas vår självkänsla försöker vi möta hotet och återgå till en nivå som känns bra för oss. Detta genom att använda oss av olika metoder, den intressantaste i detta ämne är när vi "tror att vi har kontroll". Vi förstorar känslan att vi har kontroll för att få en positiv självkänsla.
- Skapa en korrekt självbild av oss själva och vår sociala omgivning: Under vissa omständigheter är vi särskilt noga med att skaffa ett omfattande underlag för våra bedömningar; då vi vet att vi är skyldiga att i efterhand redovisa skälen till att vi fattade ett visst beslut, då det är av vikt att inte få fel resultat, och då vi vill kunna kontrollera konsekvenserna av våra handlingar.

Låt oss titta närmare på de faktorer som kan få oss att använda genvägar.

Fysiologisk "arousal"¹ (uppväckande av känslor): Vissa situationer kommer att öka vår fysiologiska arousal nivå. Det kan vara den enkla situationen att t.ex. jogga. Denna höjda nivå leder till att vi letar oss tillbaka till tidigare erfarenheter och förväntningar och ratar de alternativa handlingsmöjligheter som kan finnas. Vi förenklar situationen eftersom den höjda nivån får oss att koncentrera vår uppmärksamhet inom ett smalare område. Detta gör att vi inte kan använda oss av mer komplexa och kanske mer korrekta bedömningar.

Känslor: När vi är på gott humör (har positiva känslor) signalerar det till vår kropp att allt är bra och under kontroll, vi behöver inte vara speciellt alerta. Effekten blir att vår grad av uppmärksamhets reduceras och uppmanar till att använda oss utav enkla utvägar.

Om vi betraktar de tillfällen vi är nedstämda eller ledsna så tenderar vi till att använda oss av de mer komplexa värderingssätten för att skaffa oss korrekta bedömningar. En orsak till detta är att vi vill återta den kontroll eller självkänsla som har gått förlorad, vår motivation ökar.

Komplexa situationer och tidspress: Som innan nämnt kan vi bara ta in och bearbeta en viss mängd information för att våra bedömningar ska bli korrekta. Om vi då inträder i en situation redan innan fullt upptagna med våra egna problem och tankar så har vi inte mycket av vår uppmärksamhets kapacitet kvar till att rikta till nya problem.

¹ Det saknas översättning till ett bra svenskt ord som stämmer överens.

I situationer där vi har ont om tid dvs. vi är i tidsnöd eller känner oss stressade, använder vi oss av de förutfattade meningar som vi har skapat oss av en person eller situation, vi förenklar.

Förenklat kan man bilda följande schema över hur vi kan tänkas reagera:

Otrygghet, vi känner rädsla, oro för något → saknad av kontroll, vi tappar fotfästet eller "fryser till" → stress, vad ska jag göra? → vår självbild hotas, vi upplever negativa känslor som får oss att må dåligt → ändrade mål för att höja självkänslan och återfå kontrollen → missbedömningar, utfallet blir nu inte det vi egentligen önskat eftersom vi fått kompensera "brister" på resans gång

Stress pga. tidspress →höjd arousalnivå, t.ex. bultande hjärta → fokus på en sak, koncentrationen riktad mot ens bultande hjärta → genvägar, vi litar på våra tidigare erfarenheter och bedömningar → missbedömningar, vi missuppfattar andras beteende eller deras avsikter, t.ex. bilarna stannar säkert

3.3 Vad är livskvalitet?

Det är ett svårdefinierat ord som innefattar många dimensioner och betydelser. Är det ett begrepp som är enbart något yttre objektivt eller något inre subjektivt eller en blandning av de båda?

Begreppet livskvalitet är inte något nytt begrepp utan kan dateras tillbaka ända till filosofer som Aristoteles som skrev om det "goda livet" och att "leva bra" och hur politik kan bidra till detta (Brokhøj & Kihlman 1992). Under 1930-talet kom ett uppsving, forskare började visa intresse i ämnet och flera försök att skapa en definition, undersöka och mäta livskvalitet gjordes. Ämnet presenterades även i politiken av t.ex. Edgar Hoover, 1950 och Lyndon B. Johnson, 1964 (Forward 2003). 1970-talet representerades av frågan "hur kan man leva lyckligt och bra"? Det var nu som forskningen tog verklig fart. Flera stora forskningscenter började under 1990-talet att byggas och studera begreppet livskvalitet. Livskvalitets begreppets utveckling har gått ifrån att vara enkla mortalitets- och morbiditetsmått för att mäta hälsotillstånd bland olika individer och grupper till att sträcka sig över en variation fysiologiska funktionsmått, mått på hur väl det dagliga livets aktiviteter och hälsostatus avklaras till att slutligen nu idag ha blivit ett mått som omfattar hälsa och livskvalitet, där både fysisk som psykologisk och social funktion betonas (Andersson 2002).

Kärnan i den psykologiska ansatsen till livskvalitet är den subjektiva känslan av "well-being". Faktorer som stödjer en hög nivå av individens subjektiva upplevelse av "well-being" är: positiva attityder mot livet, en känsla av livet är meningsfullt, upplevd och autonomisk kontroll över den sociala miljön. Att ha ett bra socialt nätverk (många bekanta/vänner, vara omtyckt osv.) är även en viktig avgörande faktor i begreppet "well-being". De subjektiva aspekterna av livskvalitet är väldigt viktiga att ta hänsyn till, men ändå är det många forskare som underskattar dessa.

Olika discipliner har olika sätt att se på begreppet livskvalitet enligt Naess (1989) och ofta jämför de livskvalitet med välfärd. Detta ord har dock skilda betydelser för de olika disciplinerna, för ekonomerna har det innebörden av inkomst och köpkrafter, sociologen relaterar det till levnadsstandard, arbetsförhållanden och socialt nätverk. Den som är statsvetare utgår från politiska aspekter vid bedömning av livskvalitet och filosofer hänför det till etiska värderingar. Psykologer beaktar tillfredsställelse, självuppskattning och lycka och

till sist medicinvetenskapen som lägger vikt vid frånvaro av sjukdom, smärta eller mental hälsa.

3.3.1 Några olika definitioner på livskvalitet är:

- I Bonniers svenska ordbok, 1986 lyder definitionen så här:
”Ett mått på livsvärden av olika slag, inte bara det som kan mätas i pengar”
- På 1960-talet myntades begreppet livskvalitet i opposition mot välfärdsstatens betoning av materiell trygghet och ensidiga användande av BNP som mått på nationens utvecklingsgrad och människors levnadsstandard (Nationalencyklopedin 1993)
- En individs livskvalitet är ett sammansatt mått på dennes fysiska, psykiska och sociala välbefinnande och bygger på dennes subjektiva uppfattning av lycka och tillfredsställelse, vilka i sin tur beror på den berördas livsinställning och förväntningar (Alby & Levi 1982).
- Enligt Madis Kajandi (Kajandi 1985) beror graden av livskvalitet på hur väl tre olika kriterier är uppfyllda. Dessa är yttre livsvillkor, mellanmännsliga relationer och inre psykologiska faktorer. I sin tur bryts de ned i mindre beståndsdelar som är lättare att behandla.

Yttre livsvillkor: 1. Arbetsituation
 2. Ekonomisk situation
 3. Boendesituationen

Mellanmännsliga relationer: 4. Närrelation
 5. Vänskapsrelation
 6. Familjerelation

Inre psykologiska faktorer: 7. Aktivitet
 8. Självbild
 9. Grundstämning

De olika synsätten verkar peka på fyra olika dimensioner av begreppet livskvalitet:

- Social dimension: Täcker allt från hälsa, sociala relationer, mobilitet, social status, etc.
- Politisk dimension: Här summeras alla aspekter som tillhör ett visst politiskt system, t.ex. politisk stabilitet, möjlighet att delta, kvalitet på sociala tjänster, skattesystem
- Ekonomisk dimension: Resursanvändning, ekonomisk stabilitet och konkurrensverkan, anställning
- Miljö: försiktig användning av resurser, hållbara transporter, minimering av avfall

Dessa dimensioner påverkar varandra och om en dimension ändras kommer de andra att följa efter. T.ex. har det visat sig att social påverkan resulterar i ökad själv känsla och personlig och social kompetens (Lloyd & Auld 2002). Denna ökade själv känslan kan i sin tur påverka en persons strävan och öka hans/hennes upplevda kontroll över livet.

3.3.2 Lite om olika metoder att mäta livskvalitet

Åsikterna bland forskare går isär huruvida man ska ha med både de objektiva och subjektiva aspekterna när man mäter livskvalitet. Studier som har tittat på relationen mellan objektiva och subjektiva mått rapporterar en korrelations koefficient mellan 0,04 till 0,57. Härur kan man föreslå att de verkar mäta olika aspekter av livskvalitet (Forward 2003). Det finns även flera olika studier som bekräftar detta.

Men relationen mellan objektiva och subjektiva aspekter verkar inte vara så stark, detta betyder dock inte att det ena måttet är bättre än det andra. Fördelen med de objektiva aspekterna är att de kan mätas. Men tar man inte med de subjektiva aspekterna blir inte resultatet korrekt eftersom de inte speglar människors upplevelser av livet. Därför är det viktigt att ta med dem båda för att få en hel bild av begreppet (Lloyd & Auld 2002).

Det finns ett otal olika sätt att mäta livskvalitet och de innehåller alla olika kriterier som ska mätas. Det verkar dock som om man kan sammanföra dessa till att tillhöra framförallt sex olika områden (Bowling & Windsor 2001):

- Relationships with family/relatives
- Finances/standard of living/housing
- Own health
- Other people's health
- Ability to work/satisfaction with work
- Social life

Ett problem som kan tilläggas är att varje område värderas individuellt och påverkas t.ex. av ens tillhörighet till olika grupper i samhället. Individens värderingar påverkas alltså av kultur, samhället och trender. Pga. detta problem har det diskuterats om de olika områdena ska ges olika vikt vid bedömningarna. Detta har testats i olika experiment och det verkar i slutändan bli samma resultat med de båda sätten (Forward 2003). De kriterier som ska vara med ska vara relevanta för målgruppen, det där bättre att ta med för många punkter än för få.

Livskvalitet har även relaterats till hållbar utveckling. Definitionen av hållbar utveckling fastslår att de individuella behoven skall bli övervägda och tillfredsställda men det ger även en mer långsiktig syn genom att fokusera på både på den nutida och framtida generationen.

Om vi ska kunna få även ett hållbart beteende fastslår Chaloupka & Risser att vi följa de fyra dimensionerna social, politisk, ekonomisk och miljö. De visar även på att det finns mer eller mindre sju dimensioner som är relevanta för den subjektiva upplevelsen av "well-being" hos trafikanterna och deras val av levnadssätt: socialt klimat/rättvisa, objektiv trygghet, säkerhet, mobilitet, komfort, estetik/miljö kvalitet, kostnads aspekter. De fastslår även att för att få en hållbar utveckling så måste vi låta folket deltaga i den offentliga processen, det måste finnas en kommunikation mellan alla berörda parter. Det är även viktigt att visa klart och tydligt för invånarna i staden att ett hållbart beteende kan höja deras livskvalitet. Härur kan man lättare få en acceptans för beteendet.

3.4 Trygghet

Huvudsakligen brukar det vara tre frågor som ställs för att karakterisera otrygghet i trafiken (Amundsen & Björnskau 2003):

- Känner du dig otrygg i trafiken (som bilförare, fotgängare, cyklist eller under andra närmare angivna villkor)?
- Är det tryggt att släppa ut ett barn (i många undersökningar en femåring) ensam i närområdet vid bostaden?
- Är du rädd om barnen på väg till skolan, när de är ute och leker, osv.

I de flesta undersökningar uppger en hög del av de tillfrågade att de känner sig otrygga i trafiken, antingen när de själv är trafikanter eller på andras vägnar, speciellt barnens. Det är därför inte så konstigt att vi finner den högsta andelen av otrygga bland föräldrar till minderåriga barn, barn under skolålder.

När det gäller den egna otryggheten har den i olika undersökningar varierat allt från 60-70 % till ungefär 20 % när alla transportmedel ses som en helhet. Dock ligger otryggheten något högre bland cyklister och fotgängare, 20-40 %. Variationen i otrygghet har sin förklaring i undersökningens struktur på frågor. Att finna svar på hur många som egentligen känner sig otrygga, den sanna andelen, är svårt pga. att frågornas struktur och sammanhang kan påverka ens svar. Enligt en norsk undersökning som utförts under flera olika år och i flera olika områden kan vi skapa oss en liten uppfattning om det hela:

- All vägtrafik, alla: 20 %
- Bilkörning, alla: 15 %
- Bilkörning, vinterväglag 60 %
- Fotgängare, alla: 20 %
- Fotgängare, halt, äldre människor: 70 %
- Cykling, alla: 40 %

Saknaden av trygghet kan leda till att människor flyttar till ett tryggare område, begränsningar i ute aktiviteter och i det sociala kontaktnätet samt ev. ökat bilbruk, då bil känns som mest tryggt transportmedel.

3.4.1 Definitioner

Trygghet är ett mångdimensionellt begrepp som måste betraktas både ifrån individen själv och i samverkan med sin omgivning. Det är ett begrepp som har olika mening för olika människor t.ex. för vissa är trygghet ens hem och andras fred. Både faktorer såsom upplevd olycksrisk respektive våldsrisk är begrepp som sannolikt kommer att påverka ens känsla av trygghet. Alla individer upplever dock upplevelsen av risk olika. Vilken uppfattning man har om sin kompetens, makt och kontroll är viktiga begrepp i ämnet trygghet (Sjöberg 1991). Det verkar som att ju mer sårbar man känner sig desto mer otrygg kommer man även att känna sig. Oftast skiljs det på två kategorier av sårbarhet: fysisk (att vara mindre och svagare) och social (tillhör en grupp som är speciellt utsatt, t.ex. invandrare). De som tidigare har utsatts för brott eller olyckor verkar känna mer oro, just eftersom de vet att det kan hända en själv. Ett annat exempel är våldet som tv och media förmedlar, bara för att det ibland visas mer av detta under vissa tider så behöver inte det betyda att risken att råka ut för antingen en olycka eller våldsbrott kommer att öka. Härur kan man sluta sig till att den upplevda risken och den verkliga risken inte alltid överensstämmer utan kan bero på felaktiga uppfattningar hos individen själv (Nordlund 1991). Denna uppfattning av risk varierar mellan kön, ålder, erfarenhet av tidigare upplevelser och hur medveten man är om sin egen sårbarhet. Även faktorer såsom tidpunkt, plats är av vikt vid diskussion av ämnet trygghet. Ex på faktorer som påverkar trygghet:

- andra människor som befinner sig i samma omgivning
- det fysiska rummet och produkterna
- mediebild
- tidigare egna upplevda händelser
- andras berättelser.
- för få människor: man upplever sig ensam om något skulle hända
- för många människor: folkmassor där man inte vet vad som händer
- trafikmängd
- väglag
- hastighet

Trygghet är ett centralt begrepp i mitt arbete och det är därför viktigt att utreda så långt det är möjligt vad trygghet egentligen är för något och vad det är som påverkar ens uppfattning om det.

I Nationalencyklopedins ordbok kan vi läsa att trygghet är:
 ”det att vara trygg” (tredje bandet sid. 406).

Slår vi upp sidan innan kan vi läsa följande tre förklaringar på ordet trygg:
 ”1 fri från oroande eller hotande inslag [...] 2 som inte behöver känna sig oroad eller hotad [...] 3 som ger intryck av att vara lugn och obekymrad [...].”

I en policy för tryggare trafikmiljöer som Tyréns utfört definieras trygghet så här:
 ”Trygghet innebär att man har kontroll över vilka risker som omger en, och att man känner att man kan undvika dem.” (Tyréns 2001)

3.4.2 Vad är rädsla?

Det är en biologisk drift som bl.a. finns hos oss människor som gör att vi undviker situationer som representerar ett hot mot vår både psykiska och fysiska integritet. Alla människor reagerar olika på olika typer av hot.

Rädsla är även en komplex reaktion på många olika känsloplan eller nivåer. Känslan av rädsla är inte en enda känsla utan den påverkas av flera faktorer såsom rum, tid och livssituation. Den mest styrande variabeln i rädsla är könet, kvinnor verkar vara mer rädda än män (Andersson 2001).

De känslor av rädsla som vi upplever är egentligen effekter av arousal (se underrubriken arousal) som förmedlas av vårt autonoma nervsystem. Utav detta kan man se vissa förändringar hos personen (Chaloupka 1990):

- gester
- rösten
- mimiken
- svettningar
- kroppsspråket
- uppförandet

Genom att lära oss att hantera de situationer där vår rädsla uppstår kan vi återigen få kontroll över rädslan. Här skiljer man dock på objektiv och subjektiv fara/rädsla, det är graden av upplevd fara/rädsla som framkallar ”arousal” (Fröhlich 1983). Detta kan få resultatet att man är rädd när man inte borde vara det och att man inte känner någon rädsla när den är befogad. Vårt beteende kommer att ändras vid rädsla p.g.a. att vi vill ändra, minska eller komma bort från de faktorer som orsakar ”arousal”. Det är viktigt att dessa reaktioner är pålitliga och sker snabbt. Något som bör påpekas är att om man felaktigt lär sig att tolka situationens farosignaler kommer den objektiva faran att öka (Chaloupka 1990). Vi lär oss även farosignalerna genom imitation.

I trafiken blir vi ”vana” vid de naturliga farosignalerna väldigt snabbt eftersom vi utsätts för dem regelbundet. Dock lär vi oss dem inte psykologiskt sett. Felbedömningar blir resultatet.

De olika omständigheter som framför allt påverkar människors rädsla är:

- var man bor
- hur stämningen och ordningen är i ens närmiljö
- om man har personliga erfarenheter av brott
- om man har kännedom om brott
- bilden av den egna sårbarheten

3.4.3 Olika grupper

3.4.3.1 Barn

Tidigare forskning visar att barn upp till 12 år har små förutsättningar att vid alla tillfällen bete sig trafiksäkert. Detta beror både på begränsningar i synens och hörselns utveckling men också på barns oförmåga att fördela sin uppmärksamhet på flera saker samtidigt, vilket är nödvändigt för att överblicka en trafiksituation. Barn klarar inte heller av att vara sakliga annat än under korta stunder därför kan de när som helst övergå i lek. En annan begränsning i barns trafikbeteende är att de är fångna i ett självcentrerat tänkande och kan inte sätta sig in i bilisters tänkande och kan därför inte heller ta hänsyn till det. Att barnen kan regler för trafikbeteende innebär inte att de har förmågan att bedöma risker. Inte förrän efter nio års ålder utvecklas denna förmåga. Detta sammantaget kan förklara varför information och beteendeträning för barn inte har visats ge någon direkt mätbar effekt på barns trafiksäkerhet (Englund m.fl. 1998). Rädsla för trafiken finns hos barn i alla åldersgrupper. I en intervjustudie (Björklid 1992) av ett hundratal elever (åk 2, 5 och 8) berättade drygt hälften av barnen att de kände sig rädda för bilarna eller trafiken. Det som skapade oro och ångslan var faktorer i miljön. T.ex.:

- Regler som inte följs
- Kan själva inte reglerna
- Skymd sikt
- Buller och avgaser
- Erfarenhet av tidigare inträffade olyckor

Ofta lägger barn skulden på sig själva när det sker en trafikolycka, det var mitt fel jag såg mig inte för osv., detta är en allvarlig konsekvens som kan hänga med livet ut. Ett samhällsproblem görs till ett individuellt problem, men det leder inte till någon lösning.

Föräldrar med barn i förskole- och skolåldern är en grupp som ofta känner oro inför den trafikmiljö som deras barn kommer att möta. Enligt en undersökning gjord i Stockholms län visar det sig att 25 % av föräldrarna upplever sina barns säkerhet i närmiljön som osäker eller till och mycket osäker. Endast 12 % uppger att de känner sig mycket säkra när barnen är ute själva (Hartzell 2001). Liknande resultat erhöles vid undersökning om skolvägen känns osäker. Ungefär 28 % uppgav att skolvägen upplevdes som osäker eller mycket osäker. Totalt sett i Sverige är det så många som 60 % av föräldrarna som oroar sig för barnens skolväg. Ofta är föräldrarna väl medvetna om riskerna men de vet inte vad de ska göra åt dem. Det är väldigt lätt att detta blir en begränsning för barnet. Som förälder slits man mellan att sätta gränser för barnets handlingar men samtidigt bekymrar man sig över att de inte ska lyda dessa (Björklid 1990). Flertalet föräldrarna är även rädda för att föra över sin egen ängslan, oro, för trafiken på barnen. Detta medför att barnen inte bara behöver oro sig för sin egen säkerhet utan även för föräldrarnas. Ofta relaterar föräldrarna sina egna upplevelser av trafikmiljön till att barnen måste uppleva detsamma.

Intressant att notera är att föräldrarna upplevde att det var hastigheten som var problemet medan barnen tyckte att det var antalet bilar. En undersökning (Chaloupka & Risser 1996) visar på föräldrar och barns olika upplevelser:

<p>Föräldrar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höga trafikflöden • Saknad av korsningsmöjligheter • Höga hastigheter • Vägar med skymd sikt • Blandade trafikflöden 	<p>Barn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikflöden • Ett trafikflöde med en hög andel tunga lastbilar ansågs speciellt farligt • Möjlighet och kvalitet av korsningshjälp • Fordonshastighet • Möjligheter att orientera sig
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Detta visar att barnens upplevelser bör tas i beaktande vid skapande av säkra miljöer.

Karin Berard-Andersen relaterar barnens trygghet i trafiken till kvinnornas omsorgsångest om barnen. Att ha omsorgsansvar om barnen utan att ha makt att skapa de rätta förhållandena kan leda till omsorgsångest. Detta skildras i de sneda förhållandena som råder mellan fördelningen över män och kvinnor i de flesta planeringsprocesser eller organisationer. Omsorgsångest uppstår genom det motsägelsefulla i att samtidigt:

- bära ansvaret för att undgå att oönskade och till viss del oundvikliga konsekvenser av ett system ska hända någon vi har ansvar för
- vara avskuren från att kunna ändra systemet för att avskärma oönskade och oundvikliga konsekvenser

Det är i första hand kvinnornas omsorgsarbete som beskyddar barnen mot trafikfaror och som försöker kompensera för dåliga lekmiljöer ute. Genom denna noggranna omsorg får kvinnorna en medvetenhet om barnens behov, utemiljön och bebyggelse som omger familjen.

Karin menar att det finns två sätt att bemästra omsorgsångest på. Det första är att reducera uppfattningen om det konkreta problemet, känslan undertrycks. Detta leder till en avskärmning eller tillbakadragelse från problemet. Den andra metoden är en protest i form av handling, den karakteriseras av upplevelsen av en själv som ett subjekt. Dvs. kvinnan erkän-

ner ångesten, ser orsaker till den och protesterar mot att existera som ett objekt i sammanhanget. Ångesten påverkas av olika barriärer såsom t.ex. omsorgsidentitet, passivitet men även av rädslan för att binda sig. I sig kan ångesten skapa skada, men också energi och handlingsförmåga.

3.4.3.2 Ungdomar

Trygghet för ungdomarna är att veta att det finns människor tillhands som bryr sig om dem samt att de vet vad som kommer att hända, hur dagen kommer att se ut. När de är trygga känner de sig avslappnade, säkra och lugna. Dessutom nämner flera att de kan vara sig själva när de känner sig trygga (Stenberg 2002). Ingen nämnvärd skillnad påträffades mellan flickors och pojkars beskrivning av trygghet ej heller deras upplevelse av den. Forskning om ungdomars trygghet visar att det är viktigt att de vet att det finns människor som bryr sig om dem, någon de kan vända sig till när problem uppstår. Enligt socialmedicinforskare tillgodoser denna person säkerligen en stor del av de viktiga behov av trygghet, kärlek och bekräftelse som vi behöver.

I flera svenska undersökningar har det visat sig att ens kamrater har betydelse för ungdomars känsla av trygghet.

3.4.3.3 Äldre

En undersökning som gjorts i Stockholm visar att åtta av tio kvinnor över 65 år känner oro då de vistas ute i trafiken (Anund A., Forsberg G. Sörensen G. 2003). De äldre är en växande skara av dem som känner sig otrygga i trafiken. Äldre personer är skörare och löper därför en större risk att dödas eller skadas allvarligt vid en trafikolycka. Det naturliga åldrandet innebär bl.a. att rörligheten minskar och att syn, hörsel och reaktionsförmåga försämras. Äldre människor kan ha svårt att ta sig över gatan och de kan inte använda trafiksystemet på samma sätt som när de var yngre. Trafiken kan bli ett hinder för deras rörlighet istället för en möjlighet. Detta pga. av våra förutsättningar ändras. Problem som är små för andra kan bli ett stort hinder för denna grupp, t.ex.:

- Höga kantstenar
- Ojämnheter, hål
- Dålig snöröjning
- Snabb trafik
- Mycket trafik
- För kort gröntid på trafikljusen
- Cyklister, inlineåkare och andra som åker snabbt och nära förbi dem

Dessa hinder drar de äldres uppmärksamhet bort från den aktuella trafiksituationen och de blir speciellt sårbara pga. av att de har svårigheter med att rikta sin koncentration på två situationer samtidigt.

3.4.3.4 Bilförare och passagerare

Bilen är det transportmedel där de flesta känner att de har kontroll över sannolikheten och konsekvensen för att en olycka ska inträffa (Amundsen & Björnskau 2003). I bilen är man ju själv sin egen chaufför och har härigenom möjlighet att kontrollera körningen och själva bestämma. Tryggheten uppstår när vi känner att vi kan klara av eller hantera att köra bil, gör vi inte det så avstår vi vilket många äldre personer gör. Många bilförare överskattar dock hur säkert och riskfritt de egentligen kör. Som passagerare däremot är man hänvisad till att ha tillit till föraren om trygghets känslan ska infinna sig (se figur 1). Passageraren känner sig trygg där tillit finns till att chauffören är ansvarsfull och inte kompenserar för ökade säkerhetsåtgärder. Som passagerare kan vi nästan aldrig få nog med trygghet.

Även bilförare kan känna rädsla även om vi ofta ser dem som väl skyddade i sin välbyggda bil med airbags och ABS bromsar (Chaloupka & Risser 1996). T.ex. när andra kör upp för nära bakom en, racerförare på motorvägen, rädsla för cyklister, mm. Det finns även olika situationsfaktorer som påverkar rädslan. T.ex. dåligt väder, omkörningar, för lite plats, barn ”som plötsligt hoppar fram”, osv.

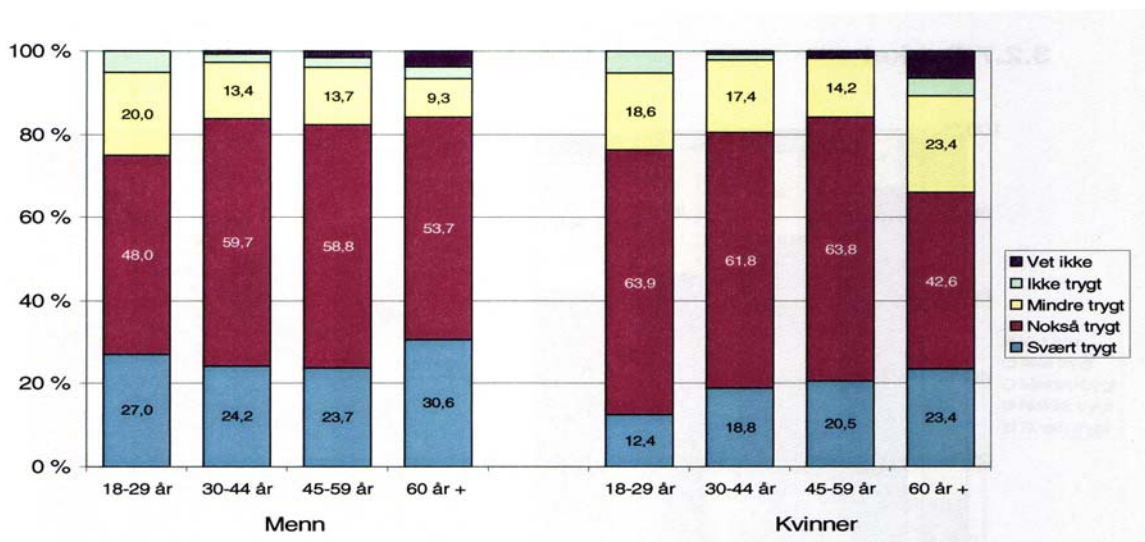


Fig 1. Uppfattningar om det är tryggare att köra själv eller att vara passagerare bland bilförare. Procent, N=858

3.4.3.5 Skillnader mellan män och kvinnor

Kvinnor tenderar till att uppleva större otrygghet än män i samband med olika transportrelaterade platser och situationer. Uppfattningen av risk varierar även, kvinnor känner sig mer osäkra i trafiken, men det är inte bekräftat varför kvinnor uppfattar trafiken som mer riskfylld än män (se figur 2). T.ex. skattar kvinnor risken att bli utsatt för hot vid resor med stadsbuss högre än männen och de undviker att åka ensamma när de åker kollektivt mer än män (Lundholm m.fl. 2001). Situationer som kvinnor verkar relatera till känslan av otrygghet är: när man går till och väntar vid en hållplats samt resan med de olika kollektiva färdmedlen. Några exempel är (Alm C. & Lindberg E. 2003):

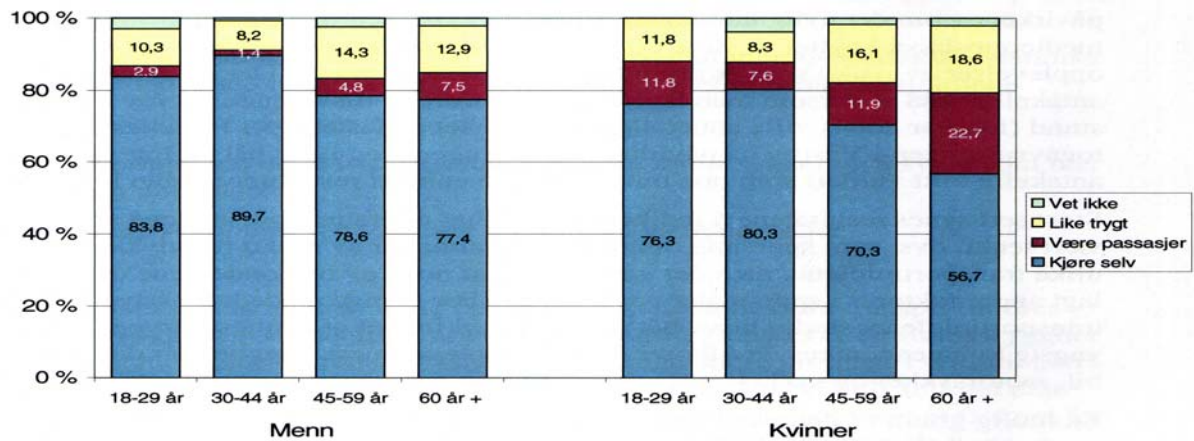


Fig 2. Uppfattning om hur tryggt det är att gå i trafiken fördelat på kön och ålder. Procent, N=1000

- Dålig belysning, mörkt ute
- Gå igenom tunnel
- Gå, vänta ensam
- Avsides belägen hållplats
- Gå igenom, vänta vid parker och skogsparti

Följande omständigheter har dock visat sig ha gett upphov till otrygghet hos alla:

- Kvälls- och nattetid
- Avsaknad av belysning
- Frånvaro av personal eller andra resenärer
- Nedskräpning eller graffiti
- Närvaro av onyktra och högljudda eller på annat sätt störande personer har en negativ påverkan på kvinnors känsla av trygghet

Effekterna av den upplevda otryggheten hos kvinnor avspeglas i deras beteende, deras rörlighet begränsas men även valmöjligheter i form av arbete, transportsätt och nöje förändras.

Det har visats i tidigare studier och erfarenheter att kvinnor ofta relaterar säkerhet till att känna sig trygg, att inte behöva vara rädd för att bli utsatt för våld eller hot om våld (Andersson 2001 se figur 3).

Oro för våld och faktiskt våld efter ålder 2002

Andel (%) i olika åldersgrupper

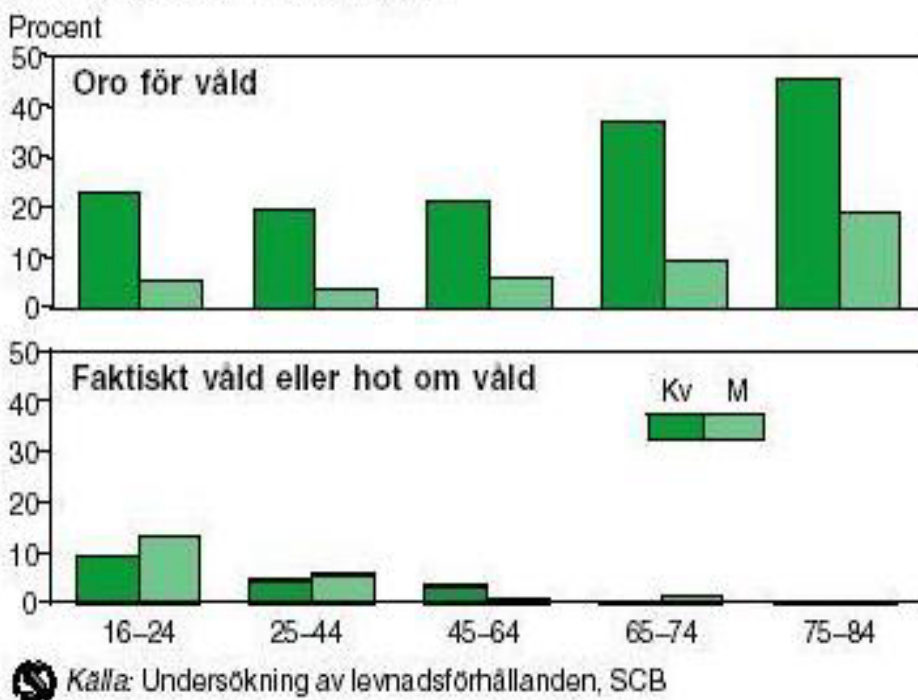


Fig 3. Oro för våld och faktiskt våld efter ålder 2002.

Det fysiska rum som vi vistas i, det offentliga rummet, är mest tillägnat till män och kvinnor och mäns upplevelser och användande av rummet skiljer sig markant åt. En del kan tillskrivas till att är oftast männen som sitter i med i planeringen och har hand om planeringsprocessen. Det är inte så att kvinnor inte är intresserade utan att vi har så få platser i den manliga hierarkiska strukturen och arbetsformerna. En annan förklaring kan vara att vi inom oss bär med oss normer som säger hur män och kvinnor ska vara samt vilka platser och sysselsättningar som hör ihop med respektive kön. Vissa författare tillskriver att dessa normer får männen att vara överst i hierarkin och kvinnorna underst.

För att få ett helhetsbegrepp om kvinnors rädsla, andras också, så måste man betrakta hela resans gång, inte bara en del av den. Kvinnor kan använda sig av olika strategier för att hantera känslor av rädsla i vardagen t.ex. offensiva (utrustar sig med hårspray, nycklar, kniv mm. Ser sig som det svaga könet) och defensiva strategier (undvikande av de situationer som känns otrygga) (Andersson, 2001). Dessa strategier kan få som konsekvens att de åtgärder som görs för att öka säkerheten kan istället få en omvänd effekt, de motverkar sitt syfte.

3.4.4 Kontroll, stress och trygghet

Att bibehålla kontrollen har funnits att vara en fundamental mänsklig motivation (Friedland m.fl. 1992).

Människan är i grund och botten målinriktad till sitt beteende och ju viktigare dessa är för en själv desto mer blir angelägenheterna till kontroll. Såsom innan nämnt påverkas vi av andra personer i vår omgivning, vi jämför oss med dem och detta kan avspeglas i vår känsla av kontroll.

Olika typer av kontroll:

- Inre locus av kontroll – här är man själv ansvarig för sina händelser och tror på att en själv kan utföra ändringar i omgivningen.
- Yttre locus av kontroll – ens uppträdande beror på ödet, lyckan eller turen.

Begreppet stress är svår definierbart och kan egentligen innehålla alla slags stimuli eller kombinationer av stimuli som i slutändan leder till konsekvensen av arousal (Chaloupka 1990). För vår överlevnad är det naturligt att ha en viss nivå av stress inom oss. Men om belastningen av stress blir för hög kommer vårt autonoma nerv system att reagera på ett specifikt sätt. Den vanliga reaktionen till stress kan beskrivas enligt följande:

- Alarm – vi reagerar med olik förmåga till olika stimuli följt av plötslig och intensiv aktivitet (snabb andning, hjärtat bankar och musklerna spänns). Kroppen förbereds antingen för att slåss eller fly.
- Motstånd – kroppen fortsätter att vara aktiverad. Karaktären av den hotande situationen bestämmer karaktären på denna fas.
- Återhämtning – avslappning, koncentrationen går tillbaka till en nivå som motsvarar hur länge stressen har varat

Stress kan framkallas av bristande anpassning mellan vad människan behöver och förmår, och vad miljön erbjuder och kräver. Graden av stress som situationen orsakar är avgörande för vår reaktion. T.ex. lätt stress kombinerat med en hög motivation kan leda till pålitligt och säkert beteende. Men om den ena faktorn blir för stark så kan det leda till det omvända resultatet.

De senaste åren har forskning om sambanden mellan kontroll och stress i allt högre grad studerats. Finns det något samband? Följande har kunnat konstateras (Angelöw & Jonsson 1990). Människors möjlighet att påverka och kontrollera sin egen situation, egenkontroll, fungerar som en buffert vilken skyddar oss från stressens skadeverkningar. När man känner att man kan kontrollera situationen sänks olustkänslorna och ens välbefinnande höjs. Men att veta att möjligheten till kontroll finns kan vara tillräckligt för att minska de negativa effekterna av stress. Hur starkt vårt kontrollbehov är påverkar hur starkt vi kommer att reagera på stress. Ytterligare forskning föreslår att en ökning av den upplevda personliga kontrollen kommer att öka ens möjligheter att hantera stress (Wallenius 2001).

Men upplevelsen av att ha kontroll kan vara en illusion. T.ex. bilförare tenderar att överskatta sin kontroll (se rubriken om risk). Det finns resultat som tyder på att fenomenet *det kommer inte att hända mig* är starkt influerat av illusionen av att ha kontroll. Vi strävar både efter att ha verklig och subjektiv kontroll.

3.5 Trafikantbeteende

Människan är både en social varelse och individ i trafiken. Trafiken kan ses ur ett socialt perspektiv som ett regelsystem för individen. Det är inte bara själva förflyttningen som gör oss till trafikanter utan det är först när vi samspelar med andra på gator och vägar som trafikantrollerna uppstår. Människan är en regelvarelse men bakom rollen som spelas ut ligger våra individuella motiv eller mål. Dessa är minst lika viktiga att beakta. Schematiskt sett är människan viktig på minst två sätt: som skapare av rollerna i trafiken och när man vill utföra ändringar i denna. Utformningen av den fysiska miljön kan bidra till att uppnå trafiksäkerhet men i slutändan måste den enskilda trafikanten ta sitt ansvar. Därmed har den enskilda trafikantens

attityder, värderingar och trafikbeteende en stor betydelse för möjligheten att uppnå trafiksäkerhet.

Något som aldrig får glömmas är att det finns olika grupper av trafikanter med olika intressen, egenskaper och behov. Alla har inte samma förutsättningar för att bete sig på ett önskat eller förväntat sätt. Som innan nämnts i avsnittet om beteendekonsekvenser förklarar ur socialpsykologi vill individen spara mental energi. Detta kan göras genom att trafikantbeteendet automatiseras, trafikanten söker i sitt minne efter liknande situationer som hänt innan och kan härigenom ägna mer av sin uppmärksamhet åt samspelet med andra trafikanter. Detta ger en bättre anpassning till trafikens verkliga villkor, informationsinhämtning från omgivningen samt reaktionshastigheten ökar (Englund m.fl., 1998). Dock finns det nackdelar med automatiseringen, individen blir inte lika alert och uppmärksam.

Idag är det ett känt faktum att för att lyckas ändra trafikanternas beteende måste olika åtgärder kombineras istället för att utföras en och en, t.ex. lagförändringar och fysiska ingrepp i trafikmiljön har större chans att bli lyckade om dessa samordnas med information.

För att individen ska acceptera förändringar krävs det att hon/han har tillgång till korrekt och saklig målgruppsanpassad information. Enligt forskning om mänskligt beteende är detta beroende av ett system av tre delar: kunskap, attityd och handlingar (Atkinsson 1987).

3.5.1 Teorier för trafikanters beteende

Den teoretiska utvecklingen avspeglas i hur betoningen på säkerhetsproblemen i trafiken förändras över tiden. Strävan har varit att beskriva faktorer som leder fram till att olyckor inträffar, dvs. en inriktning mot riskbeteende. Utvecklingen har påverkats av utvecklingen av beteendevetenskaper, men även av praktiska erfarenheter i trafikmiljön.

De olika teorierna/synsätten kan även knytas samman med hur människor i allmänhet fungerar. Detta framgår om man studerar vilka skolor som dominerat psykologin vid respektive tidpunkt (Englund m.fl. 1998).

- Olycksfågelteorin: ett relativt litet antal personer som pga. speciella egenskaper (stabila personlighetsegenskaper) ansvarade för en väldigt stor del av olyckorna. Psykologerna intresserade sig här för att studera personlighet, att mäta skillnader mellan individer samt använda sig av psykologiska tester.
- Trafikanter som offer för en alltför krävande miljö (60-tal): här ändrades synsättet till att trafikanterna snarare råkar ut för en olycka än orsakar den. Detta pga. att människan har stora begränsningar som leder till att hon/han lätt blir ett offer för en alltför komplicerad trafikmiljö. I denna teori stod människans perception och varseblivning som psykologernas inriktning.
- Trafikanten som själv har kontroll (70-80-tal): trafikanten har kontroll över uppgifternas svårighetsgrad och över sina risker att råka ut för en trafikolycka. Människans motivation – kognitiv psykologi – fick här en framträdande plats.
- Den automatiserade trafikanten (idag): ett synsätt som betonar människans förmåga att automatisera sitt beteende vid utförandet av olika uppgifter.

3.5.2 Trafikanterers attityder

En definition av ”attityd” som de flesta socialpsykologer är eniga om är (Kenrick D. T. Neuberg S. L. & Cialdini R. B. 2002):

- beskriver värderingen av en handling snarare än själva handlingen
- är relativt varaktig men inte oföränderlig
- resulterar i ett förutsägbart beteende som kan observeras

Nationalencyklopedin har följande:

”attityd: 'lämplighet', 'lämpligt tillfälle', kroppsställning, kroppshållning, pose; eller inställning, förhållningssätt”

En attityd anses bestå av kognitiva, affektiva och intentionella komponenter. Den kognitiva delen speglar vad personen tror eller vet om något, den affektiva komponenten svarar för hur starkt man tar ställning för eller emot attitydobjektets olika egenskaper och den intentionella är beredskapen/avsikten till handling som man har till attitydobjektet.

Attityder är relativt grundläggande känslor, positiva/negativa enkla kontinuerliga utvärderingar. Attityder möjliggör för oss att fatta snabba ansats/undvikande beslut om saker, utan att behöva tänka så mycket om dem. Den specifika attityden som vi har mot oss själva, vår självkänsla, påverkar det mesta av vårt sociala beteende (se rubriken Beteende konsekvenser förklarar ur socialpsykologi). Hur vi upplever och uttrycker våra attityder/känslor påverkas av vår genetiska och kulturella bakgrund, och de känslor vi upplever vid ett givet tillfälle bestäms av närstående fysiologiska förändringar och tolkningar av våra omständigheter.

En attityds psykologiska funktioner anses bl.a. vara att den förenklar hanteringen av information från den sociala omvärlden och blir ett slags mall för förståelsen av många likartade situationer i vardagslivet. Vidare kan även en attityd som någon uttrycker i ord eller handling bidra till att hos andra skapa och vidmakthålla den bild av honom/henne som överensstämmer med ens självuppfattningen av denne. Av detta sluts att en attityd kan tjäna flera olika funktioner:

- Nyttä: hjälper individen att ta till sig belöning och undvika bestraffning
- Kunskap: organiserar och strukturerar upp den komplicerade miljön
- Värdering: viktiga attityder som är överensstämmer med individens egna uttrycks
- Självförstärkning: skyddar individens självbild genom olika försvarsmekanismer
- Den socialt reglerande: individen får hjälp med att uppträda på ett ”korrekt sätt”

3.5.2.1 Teorier för hur attityder påverkar beteendet

Attityders påverkan har framförallt studerats utifrån två olika modeller, Theory of planned action (TRA; Fishbein & Ajzen 1975) och Theory of planned behavior (TRB; Fishbein & Ajzen 1975).

- Theory of planned action: Utgångspunkten är här att individen själv tolkar sin omgivning och individens handling är en konsekvens av denna tolkning. Det är två variabler som ges stor plats, attityd och subjektiv norm (andra personers inflytande). Dessa påverkar i sin tur intentionen (personens avsikt med sitt handlande) vilken på-

verkar individens handling. Denna modell har dock en nackdel, det uppstår problem vid mätningar av ofrivilliga eller omedvetna beteenden, dvs. beteenden där individen inte har full kontroll. Detta ledde till skapandet av en ny modell Theory of planned behavior.

- Theory of planned behavior: Är en vidareutveckling av TRA som även inkluderar handlingar där individen har liten eller ingen kontroll över utgången. Den hävdar att en handling endast kan bli utförd om individen upplever att han/hon kan bemästra situationen eller händelsen. Den upplevda känslan av kontroll är en viktig faktor och utgör en stor del i denna teori.

Teorierna säger att ett beteende utförs eller undviks om personen tror att resultatet kommer att bli positivt eller negativt för honom/henne.

3.5.2.2 Samband mellan attityd och beteende

Tidigare trodde man att information omedelbart ledde till beteendeeffekt, dvs. stimulus → effekt. Men idag har detta synsätt fördjupats till att det krävs att en lång rad villkor uppfylls för att man ska erhålla den beteendeförändring som eftersträvas. Villkoren kan grovt sammanfattas: Trafikanten ska i dagens häftiga informationsbrus uppmärksamma ett trafiksäkerhetsbudskap, förstå det, acceptera det och införliva det i sin egen uppsättning värderingar för att så småningom ändra sitt beteende (Windahl & Signitzer 1992). Förenklat kan detta beskrivas:

KUNSKAP → ATTITYD → BETEENDE

Detta schema utgår från att vi handlar rationellt men det finns naturligtvis många undantag. Det som skiljer de tre effektnivåerna förenklat är att det är enklare att uppnå kommunikativa effekter på kunskap som är först än den som är sist beteende. Alltså kunskapseffekter uppnås lättare genom kommunikation än attitydeffekter, som i sin tur uppnås lättare än handlingseffekter. Kommunikationen påverkar slutligen alla dessa tre faktorer.

Andra viktiga faktorer som påverkar hur vi agerar är hur väl vi känner att vi har kontroll över situationen samt att vi söker andras (bl.a. närstående vänner) gillande eller godkännande (Ajzen 1988).

Om det inte råder överensstämmelse mellan kunskap, attityd och beteende leder det till ett irritationsmoment, t.ex. till kognitiv dissonans, som människan egentligen vill undvika. För att få bort denna känsla och återställa balansen modifierar vi komponenterna, till dess att de återigen bildar en sammanhängande enhet.

Genom att vi härur tvingas till ett beteende som inte överensstämmer med våra attityder, tvingas vi att ändra attityder för att undvika en kognitiv dissonans.



Om vi inte i stadiet av kognitiv dissonans får en förklaring eller förståelse för den åtgärd som åstadkommer denna kognitiva dissonans kan det leda till en ökad tolerans mot det felbeteende som förhindras. Men får vi istället information i detta läge som leder till förståelse för varför

man genomfört en speciell åtgärd så kommer vi att ändra vår attityd av oss själva eftersom vi helst vill undvika kognitiv dissonans.

3.5.2.3 Påverkan av andra

Människan påverkas väldigt lätt av den sociala omgivningen och personer i sin närhet. Strävan efter att bli accepterad eller att uppträda på ett korrekt sätt i givna situationer, lätta på sin kognitiva belastning eller att stärka sin självbild är alla sätt som en individ kan påverka andra genom. Inverkan av den sociala miljön är en faktor som påverkar mänskligt beteende. T.ex.:

- Andras beteende kan utgöra en källa till information
- Kommunikation mellan trafikanterna via gester och signaler
- Den sociala omgivningen fungerar som en referens. Här finns det olika normer, deskriptiva och injunktiva, som talar om vad som är tillåtet och inte
- Imitationer, tar efter andras beteende
- Grupp-beteende, individens behov av att tillhöra en grupp och dess inverkan på ens beteende.
- Förutfattade meningar (stereotyp beteende)

Ens förväntningar på andras beteende, förutfattade meningar, är sammanlinkade med rollen som individen har i trafikmiljön. Dessa olika förväntningar om roller kan delas in i formella och informella grupper t.ex. (Chaloupka & Risser 1996):

- Äldre personer: de förväntningar som finns tenderar att vara negativa
- Unga förare: strävar både efter makt, status och erfarenhet
- Barn: de accepterar lättare risken eftersom de oftast inte har något annat val än att t.ex. ta cykeln. De vill bli accepterade av de vuxna i trafiken

3.5.2.4 Personkaraktäristiska

Det går inte att sammanföra alla människor till en och samma kategori, alla beter sig olika beroende på en mängd olika faktorer. Det är därför viktigt att studera de bakomliggande faktorerna inom individen själv för att få en klarare bild över det resulterande beteendet.

Några faktorer är:

- Livsstil/situation: äldre, kvinnor och småbarnsföräldrar uppger att de har en större grad av otrygghet än övriga grupper (Amundsen & Björnskau 2003). Speciellt bland unga bilförare har visat sig att deras körning påverkas av andra faktorer såsom synlighet, status, image, kontroll, mobilitet, känslor och bilkörningens roll i deras liv mer än att bara se bilen som att transportera sig från en plats till en annan.
- Ålder: med ökad ålder förändras en individs mognad, värderingar, livsstil etc. Även ens erfarenhet utökas så att individen säkrare kan bemästra olika situationer, denna teori stämmer dock inte alltid överens.
- Aggressivitet: kan utlösas hos en individ bl.a. av irritation, smärta, tryckande värme, alkohol, förhöjd arousalnivå (se rubriken beteendekonsekvenser förklarar ur socialpsykologi) och tv, media. Vissa individer är dock mer benägna än andra att reagera aggressivt. Inom socialpsykologin brukas det sägas att det är personen som söker upp situationen lika mycket som tvärtom (Kenrick D. T. Neuberg, S. L. & Cialdini R. B.

2002). Forskning har dock poängterat att det är svårt att finna att aggressivitet ensamt leda till ökad olycksrisk men att det är det som bäst förutsäger olycksinblandningen i dessa fall.

- Upplevd kontroll: individer som antar en känsla av upplevd kontroll kan även antas att ta mindre ansvar för händelser som inträffar i trafiken. Som trafikanter upplever de ofta att de inte förmågan att påverka vad som händer med och omkring dem.
- Noggrannhet: graden av noggrannhet när en trafikant fattar sina beslut. Bristande uppmärksamhet anses vara en viktig faktor.
- Impulsivitet: en utåtriktad person tycks vara mer impulsiv än en inåtriktad och vara mer olycksbenägen. Detta kan förklaras delvis ur de utåtriktades sensationssökande, sökandet efter spänning.

3.5.2.5 Miljö

Ett antal studier som utförts har påvisat att upplevelsen av miljön eller arrangemanget av denna påverkar vårt beteende. Det kan vara allt från utförandet av kurvor, entrén till ett samhälle, layouten generellt, färgsättning och olika arrangemang som har införts.

Som trafikant måste individen anpassa sitt beteende till de krav trafikmiljön ställer och till de mål han/hon önskar uppnå som trafikant. När trafikanten tolkar trafikmiljön så tar han/hon hänsyn till de beslut som han/hon måste ta för att uppnå de mål som eftersträvas.

Det har dock inte skrivits så mycket litteratur om miljöns inverkan på individens trygghet, men.

Helena Drottenborg (1999) har i sina undersökningar diskuterat huruvida estetiken i trafikmiljön påverkar säkerheten. En estetiskt tilltalande miljö rent generellt tar enligt hennes första undersökning hänsyn till fyra olika konkreta begrepp: natur, form, färg och belysning. Dessa begrepp har både positiva och negativa sidor att uppvisa. I sin andra undersökning relaterar hon estetiken från säkerhetens synpunkt. Sölvegatan i Lund undersöktes både före och efter de vilda körsbärsträdens blomning. Blomningen hade en positiv inverkan på beteendet, ett mera avslappnat och nöjsamt beteende antogs. Det bör dock sägas att detta var för bilförare, men enligt Helenas tredje undersökning visar hon på att den upplevda miljön kan relateras även till att gälla för oskyddade trafikanter.

Många experter stöter på svåra problem i och med de många olika estetiska lösningar som finns idag, de upplever svårigheter med att veta när det är tillräckligt och när man ska gå vidare och utöka miljön. Alltså att veta när estetiska element kan riskera trafikantens säkerhet och när den kan öka säkerheten.

I Drottenbergs uppföljare (2002) fortsätter hon sin diskussion med ”Are beautiful traffic environments safer than ugly traffic environments?”. Här länkar hon samman att ”vackra trafikmiljöer” inte bara kan dra nytta av en hastighetssänkning utan även av att den kan påverka förarens informations process kapacitet, positivt eller negativt. Hennes slutsats är att förarbeteendet påverkas av estetiken.

3.5.3 Risk

3.5.3.1 Definition av riskbegreppet

Risk är ett begrepp som kan tolkas på många olika sätt och med olika mått. För att få ett så bra resultat som möjligt är det viktigt att ta hänsyn både till den objektiva och subjektiva upplevelsen av riskbegreppet. Den objektiva sidan speglar en mätbar grad av risk, t.ex. genom att räkna ut hur stor sannolikheten är för att en olycka ska inträffa utifrån givna siffror (statistikbaserat). Problemen uppstår vid den subjektiva delen av begreppet risk. Denna är en kvalitativ värdering som baseras på vad individen själv upplever som risk. Eftersom alla individer är olika är det svårt att komma till ett enhetligt mått på vad som karakteriseras till subjektiv risk.

3.5.3.2 Upplevd risk

Den upplevda risken har blivit definierad på många olika sätt och är långtifrån ett enkelt karakteriserat begrepp att sätta ord på. Som en extra tillägg är det inte bara individen själv som sätter ord på den upplevda risken utan som innan nämnt är vi ständigt utsatta för påverkan från tv, media och personer i vår närhet som influerar vår uppfattning.

Sjöberg (1993) delar in begreppet i två olika delar:

- Emotionell del: inkluderar bl.a. osäkerhet, rädsla, oro och bekymmer
- Kognitiv del: den upplevda risken av en olycka eller skada

Forskning om upplevd risk i transportrelaterade sammanhang visar att det huvudsakligen beror på (Amundsen & Björnskau 2003):

- möjligheten av en katastrof
- sannolikheten att bli dödad i en olycka
- till vilken grad vi kontrollerar situationen och dess utgång

Det verkar som att sannolikheten för en olycka ska inträffa inte bidrar fullt lika mycket till individens bedömning av risk. Detta ger att den emotionella komponenten kan vara den största bidragsfaktorn till vår bedömning.

3.5.3.3 Samband mellan upplevd risk och otrygghet

Subjektiv risk och otrygghet är två begrepp som ofta används synonymt med varandra, men enligt det jag skrev ovan är det att förenkla begreppet upplevd risk som består av två komponenter, den emotionella och den kognitiva. Upplevd risk och otrygghet har visat sig ha skillnader sinsemellan som resulterar i att de inte kan ersätta varandra. T.ex. många upplever risken att bli träffad av blixten som låg men känner sig likväl otrygga när de går ut i ett åskväder.

Hur riskfylld en situation uppfattas varierar från person till person. Experter baserar sina värderingar på hur sannolikt det är att den aktuella aktiviteten ska få ett olyckligt utfall medan lekmän har tendens till att basera sina värderingar på möjliga konsekvenser av ett olyckligt utfall. Lekmän är mer intresserade i vad som kan ske och hur ofta det sker än hur ofta.

Graden av upplevd risk påverkas bl.a. av två olika dimensioner av faktorer (Slovic 2000), den tredje har tillkommit av de senare två:

- fruktan: påverkas bl.a. av riskens katastrofpotential och sannolikheten för ett dödligt utfall när olyckan är ett faktum
- okänd risk: påverkas av kunskapsnivån om risksituationen och möjliga konsekvenser av denna
- exponering: antal personer som exponerats för händelsen

Den upplevda risken är inte en och samma från person till person utan varierar med kunskap, erfarenhet, livssituation och teknologisk utveckling. Kunskapsnivån påverkas av tv och media men det är inte känt till vilken grad. Däremot konstaterar många att antalet artiklar, storleken och inriktningen är av betydelse för vår riskvärdering (Slovic 2000). Individens erfarenhet influeras av hur ofta man reser, och om du och dina närmaste har upplevt någon olycka eller någon obehaglig händelse som kan knytas till de olika transportmedlen. Som innan nämnt i texten är även livssituationen en faktor som ingår i begreppet. Äldre, kvinnor och småbarns föräldrar uppger i större grad att de känner sig otrygga än vad resten av befolkningen gör. Vid kännedom om förbättring i teknologisk utveckling av fordonen kan individens riskvärdering förändras.

Riskkompensations beteende är de beteende som kan komma att uppstå vid förändring i trafiksystemet och som inte egentligen var menade att uppstå, dvs. det motsatta beteendet erhöles mot vad som önskades. Det här kan ge både positiva och negativa konsekvenser, antingen så ökas individens prestation till följd av åtgärden eller så reduceras uppmärksamheten och koncentrationen (Amundsen & Björnskaug 2003). Villigheten att acceptera risk är ett slags motivation av beteende tendenser i vissa situationer, med speciella mål, utan visshet att de kan uppnås på ett säkert sätt. Forskare har ännu inte lyckats utreda huruvida villighet att ta risker är en personlig värdering eller om den beror på situationen eller dess omgivande miljö (Chaloupka 1990). Det finns dock ett samband mellan villigheten att ta risk och rädslor tendenser, till ålder, och till graden av behov av uppnåelse. En annan viktig faktor att beakta är hur medveten individen egentligen är över hur stor risk han/hon egentligen tar. Det har visat sig i flera olika undersökningar att bl.a. förare tenderar till att underskatta den risk han/hon egentligen tar eller utsätter andra för.

Samband mellan riskkompensation och trygghet: Den norske författaren Fridstrom (1998) illustrerar detta i sina artiklar då han proklamerar att när vi känner oss trygga så sjunker vår uppmärksamhet, vi slappnar av, och blir därmed lättare utsatta för olyckor. Det finns en aspekt till: känner vi att vi är tillräckligt trygga och säkra så har vi inget behov att ta emot ännu mer av denna känslan och istället använder vi oss av den till annat (riskkompensation).

Tre olika former av trygghet används för att knyta trygghet till riskkompensation: trygghet genom kontroll, tillit (passagerare) och genom bemästring (förare).

4. Trygghet och infrastruktur

Eftersom det inom detta område inte har skrivits så mycket litteratur kommer jag att diskutera två projekt, Hamngatan i Eskilstuna och Sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 30 i vissa områden i Malmö samt effekter på fotgängare, som har anknytning till detta område.

4.1 Hamngatan i Eskilstuna

Kommunen ville i detta projekt satsa resurser på att tillvarata Eskilstuna åns vackra tillgångar. Hamngatan utgjorde en barriär mellan ån och stadskärnan och själva gatan låg väldigt nära ån. De tjänstemän och politiker som medverkade ville ”lämna tillbaka ån till Eskilstunaborna”, ändra trafikmiljön samt skapa en mer attraktiv stadsmiljö.

De förändringar som gjordes skapade tillsammans att området knyts närmare centrum och Hamngatans barriäreffekt har minskats tack vare åtgärderna.

Förebilden: Utmed vissa partier antingen saknades det cykelbanor eller så var de bara enkelriktade. Fotgängarna hade små ytor att röra sig på och stördes av bullret och avgaserna. Centrumringen som bestod av fyra fält utgjorde en påtaglig barriär för dem som skulle korsa vägen. Ett problem med att korsa vägen var att endast 12 % av bilisterna lämnade fotgängarna företräde vid övergångsställen utan signalreglering. Konfliktstudier gjorda visade på att under 2 dagar uppstod det 20 konflikter varav 18 av dem bestod av minst en oskyddad trafikant inblandad.

Efterbilden:

- Hamngatan och ytterligare en gata fick dubbelriktade gång- och cykelbanor. Antalet filer minskades till två stycken.
- Några korsningspunkter gjordes om till cirkulationsplatser
- En ny park anlades vid ån med träbro för att underlätta passagen över.
- Breda stenstråk för gång- och cykeltrafikanter samt ytor med bänkar byggdes
- De synskadade erhöll två övergångsställen med aktiveringsbara signaler och även taktila plattor

Material, utrustning och belysning som har använts för att på ett begränsat område ändå skapa rogivande och omväxlande miljöer.

Effekter: De aspekter som har studerats är säkerhet, trygghet, framkomlighet, tillgänglighet, attraktivitet, miljö och estetik. Förändringarna bedömdes i huvudsak som positiva av de oskyddade trafikanterna:

- Medelhastigheten sjönk mellan 15-50 km/h
- Antalet personskadeolyckor minskade något (för kort tid förflutit för säkert resultat)
- Andelen bilister som lämnar företräde ökade från 12 till 69 %, hela 97 % saktade ner mer när de mötte en fotgängare. Detta leder till att de oskyddade trafikanterna både blir säkrare och upplever ökad trygghetskänsla och komfort. Resultatet kan bl.a. ses i att övervägande del av oskyddade trafikanterna inte längre tog en omväg för att korsa Hamngatan (signalreglerat övergångsställe) utan valde för dem en lämplig punkt att korsa gatan på.

Från enkätstudier utförda med trafikanter och boende visade det sig att över hälften av de oskyddade trafikanterna kände att de hade mer kontroll och bättre uppmärksamhet på bilisterna än tidigare. Även bilisterna angav att deras uppmärksamhet för de oskyddade trafikanterna ökade. Alla angav att miljön hade blivit attraktivare och att estetiken blivit mycket bättre.

Det negativa de nämnde var att det kändes som biltrafiken kom närmare övergångsställena nu samt att bilarna körde för fort. En förklaring till detta kan vara den filminsättning som gjordes från fyra filer till två stycken, detta kan göra att bilarna behöver köra närmare på vissa sträckor samt att det upplevs som stökigare mellan bilarna. Det tvingar de oskyddade trafikanterna till att kommunicera mer med bilisterna. Det gäller även vid övergångsställen utan signalreglering, vilket påverkar deras uppfattning om säkerheten och tryggheten. Detta förklarar varför de oskyddade trafikanterna har en delad åsikt om det blivit säkrare eller inte, endast 13 % ansåg att bilarna körde saktare!

Som kan ses ur detta projekt ökar inte tryggheten och säkerheten alltid ur de oskyddade trafikanternas synsätt (subjektiv upplevelse), ofta är det så att experterna bara antar att det måste kännas säkrare. Slutresultatet blev dock övervägande positivt. Mycket tyder på att när väl alla inblandade fått tid på sig att vänja sig vid den nya miljön så blir effekterna genomgående positiva och samspelet börjar fungera bra.

4.2 Sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 30: Effekter på fotgängare

Rapportens syfte var att ta fram ett instrument som kunde användas för att analysera vilka situationer i trafiken som upplevs som problematiska och som kunde ändras genom en hastighetssänkning. Ytterligare ett var att ta fram vilka händelser som kunde användas för att bedöma förändringar i trafiksäkerhetssituationen vid en sänkning av hastighetsgränsen i en tätort (vad förväntar sig trafikanter vid en sänkning från 50 till 30?).

Enligt de litteraturstudier som utfördes över andra undersökningar som inledning förbättrades den subjektiva säkerheten vid en hastighetssänkning från 50 till 30 i tätort. Detta gällde även andra subjektiva aspekter såsom t.ex. bekvämlighet.

<i>Personer utan anknytning till 30-områden</i>	<i>Personer från 30-områden</i>
✓ bilister är ofta hänsynslösa	✓ bilister visar inte hänsyn
✓ att ta hänsyn betyder att sakta in i god tid	
✓ de kör förbi för fort och för nära	✓ bilister kommer för nära
✓ bilister stannar inte för fotgängare, de kan inte det, de behöver incitament	✓ bilister stannar inre vid övergångsställen
✓ alla situationer där bilister gör någonting för att komma först är kritiska	✓ hastighet (vid samspel) har jättestor betydelse
✓ vid 30 skulle marginalerna öka	☐ Jag känner mig mindre hotad som fotgängare, kan bedöma situationer bättre, mer orädd, bättre vid signal
✓ 30 känns bättre och tryggare	☐ Det har blivit bättre, lägre hastighet; men det var ej 50 tidigare, det var 70
✓ det kommer att bli en lugnare rytm	☐ Bilister tänker nog på gränsen där man mister körkortet, hon önskar skyltar

	"barn över gatan
✓ händelsernas allvarlighetsgrad blir lägre	☐ Det man märkt har varit positivt; hastighetsgränsen ses som undre gräns; med omskyltning försvinner problemet, eller minskar; konflikter minskar
✓ skadorna kommer att minska	✓

Fig. 4 FGI-gruppernas uttalanden

Utav detta kan man se att deltagarna inte bara upplever att det finns ett problem utan att det finns flera i samspelet mellan fotgängare och bilister. Bilisterna anses vara respektlösa och ovilliga att sätta sig in i fotgängarens roll. Bl.a. nämns att bilisterna kunde bli frustrerade och att fotgängarna riskerade att bli mer oförsiktiga då hastigheten sänks.

De som intervjuades fick ett tag efteråt fylla i ett frågeformulär och resultaten blev ungefär samma som i FGI – diskussionerna. En lägre hastighet bidrar till att:

- man har tid att granska området bättre och man ser varandra bättre
- man har tid att inställa sig och man blir inte så lätt överraskad

Dock kvarstod de nackdelar som nämndes ovan fortfarande.

Som komplettering gjordes även vägkantsintervjuer med individer från områden som har skyltats om från 50 till 30. Här går det dock att skönja en tveksamhet om en hastighetssänkning verkligen förbättrar situationen, ungefär hälften tyckte att bilisterna körde saktare än innan och andra halvan ansåg att hastigheterna hade ökat. Här är det lite tvetydigt eftersom mätningar som gjorts inte påvisat någon förändring.

<i>Personer utan anknytning till 30-områden</i>	<i>Personer från 30-områden FGI</i>	<i>Personer från 30-områden Vägkantsintervju</i>
Bilister är ofta hänsynslösa	Bilister visar inte hänsyn	Bilister struntar i hastighetsgränsen
Att ta hänsyn betyder att sakta in i god tid		Bilister är hyggligare, tar hänsyn, flyter bättre, mer hänsynsfullt
De kör förbi för fort och för nära	Bilister kommer för nära	
Bilister stannar inte för fotgängare, de kan inte det, de behöver incitament	Bilister stannar inre vid övergångsställen	Lugnare tempo, lättare att gå över gatan
Alla situationer där bilister gör någonting för att komma först är kritiska	Hastighet (vid samspel) har jättestor betydelse	Trevligt när de kör långsammare; bilar kör långsammare, lugnare; gupp är bra
Vid 30 skulle marginalerna öka	Jag känner mig mindre hotad som fotgängare, kan bedöma situationer bättre, mer orädd, bättre vid signal	Bättre, lugnare; integrerar gående i trafikbilden; lugnare, positivt
30 känns bättre och tryggare	Det har blivit bättre, lägre hastighet; men det var ej 50 tidigare, det var 70	Tryggt med barnvagn; integrerar gående i trafikbilden
Det kommer att bli en lugnare rytm	Bilister tänker mig på gränsen där man mister körkortet, hon önskar skyltar "barn över gatan"	Lugnare, flyter bättre

Händelsernas allvarlighetsgrad blir lägre	Det man märkt har varit positivt; hastighetsgräns ses som undre gräns; med omskylltning försvinner problemet, eller minskar; konflikter minskar	
Skadorna kommer att minska		

Fig. 5 omskylltning

Man kan sammanfatta FGI – diskussionerna, frågeformuläret och väggkantsintervjuerna till att följande upplevs (subjektivt) som farliga samspel i och situationer:

När bilister inte saktar in i god tid

- När bilister kör förbi för nära
- När bilister kör förbi för fort
- Kombination av dessa
- När bilister inte stannar för fotgängare vid övergångsställen
- När bilister försöker komma först
- När bilister inte respekterar hastighetsbegränsningen
- När bilister är hänsynslösa

Som resultat kom de fram till att man skulle kunna använda olika instrument som inkluderar både närheten och hastigheten för en kollisionskurs, men att även närheten när fotgängare står (fordon kör förbi för nära), i en parallell rörelse (när man går längs med gatan och bilar kör förbi en) och när man korsar gatan kan mätas i olika sammanhang och tillfällen.

Beteendeobservationer skulle kombineras med frågor till trafikanterna om hur de upplever olika situationer, inte minst m.a.p tryggheten.

Denna undersökning lyckades även efter noggrann analys kunna påvisa att situationen och upplevelsen av den subjektiva säkerheten är bättre i områden med 30 km/h än i områden med 50 km/h och att livskvaliteten är bättre i området med 30 km/h. De har lyckats knyta samman ”traffic calming” med begreppet livskvalitet genom deras insamlade data från Lund och Malmö.

Risser (2004) nämner att också faktorer såsom mindre ljud och nedsmutsning samt att gator som genom gått denna åtgärd har fått en mer estetiskt tilltalande miljö än innan. Alla dessa kan knytas till begreppet livskvalitet. Enligt en undersökning gjord av Hakamies-Blomqvist och Jutila (1996) definieras livskvalitet med hänsyn taget till ”traffic calming” som: ”När personer värderar sina levnadsförhållanden i relation till trafiksituationen så tar de bl.a. hänsyn till sociala värden, hälsa, komfortabla promenader, skydd mot dåligt väder, säkerhetsförhållanden, mobilitet och estetik”. Alla dessa faktorer kan genom ”traffic calming” påverkas till att bli bättre. Rent generellt är ”traffic calming” ett begrepp som relaterar till att det utrymme som delas av alla har mer funktioner än att enbart erbjuda mobilitet, alla trafikantgrupper har olika krav. För att dessa klara av dessa krav måste motorfordonens hastighet minskas, smidig körning utövas och de resor som görs med bilar måste till viss mån ersättas med kollektivtrafik och gång och cykeltrafik.

5. Sammanställning av intervjuer

För att kunna stärka och eventuellt bevisa de teorier och hypoteser som detta arbete behandlar delades det ut enkäter till folk boende på de två aktuella gatorna i Malmö, Rådmansgatan och Möllevångsvägen. Ur dessa enkätsvar kom ett råmaterial som bearbetades och gjordes om. Som komplement till enkät intervjuerna gjordes vägkantsintervjuer för att se om det fanns någon signifikant skillnad mellan de två gatorna. Ur dessa båda intervjutillfällen kunde sedan slutsatser dras.

Nedan följer en sammanställning av de svar som gavs på enkät intervjuerna.

Fråga 1: Vad betyder trygghet för dig generellt?

Möllevångsvägen

- Vistas ute utan att vara rädd (6)
- Bra relationer med omgivningen (6)
- Att ha kontroll över sin situation (6)
- Trafikanter som respekterar en (5)
- Viktigt som finns på olika plan, i sig själv, relationer, hem (4), offentliga rum (5)
- Att ha ett arbete som man trivs med (4)
- Bra ekonomi (3) och hälsa
- Att ha ett hem
- Svår att svara på

Rådmansgatan

- Kunna vistas ute utan att vara rädd (9)
- Bra relationer med vänner, kompisar (7)
- Ett hem (6)
- Inte bli påkörd (6)
- Inte bli rånad, överfallen (5)
- Bra ekonomi (4)
- Ingen stress eller oro (4)
- Att få vara frisk (2)
- Uppmärksamhet i trafiken
- Mobiltelefon
- Fungerande sjukvård

Trygghet är ett begrepp som inte kan definieras med en enda definition pga. att alla individer bedömer vad trygghet är olika. En bidragande orsak till detta kan vara vilken livsfas man befinner sig i, vilken närmiljö man lever och bor i och ens sociala omgivning. De intervjuade på Möllevångsvägen och Rådmansgatan karakteriserar båda att en del av trygghet är att man ska kunna vistas ute utan att vara rädd och att man ska ha bra relationer både med sin omgivning och med nära och kära, att ha personer som man vet ställer upp för en i svåra situationer. Även att ha en bra ekonomi och att få behålla sin hälsa bedöms av de båda gatorna som viktigt. De intervjuade på Möllevångsvägen tar upp fler aspekter som är lite mer generella i trafiken än de på Rådmansgatan gör, t.ex. trafikanter som respekterar en. Svaren på Rådmansgatan är mer precisa, inte bli påkörd och rånad eller överfallen. Detta kan bero på att Rådmansgatan är en gata som karakteriseras av högre hastigheter och en hårdare trafikmiljö.

Fråga 2: Vad är det som känns tryggt när du vistas ute allmänt sett?

Möllevångsvägen

- Andra människor i närheten (11)
- Bra belysning (11)
- Trafikanter som respekterar en (6)
- Cykel/Gång banor där det inte finns någon biltrafik (4)
- Hastighetsbegränsningar (2)
- Att inte behöva gå i vägbanan
- Bo centralt
- Bilar som stannar vid övergångsställe
- Ingenting

Rådmanngatan

- Andra människor i närheten (8)
- Bra belysning (7)
- Cykelvägar
- När människor visar hänsyn
- Följer lagar och trafikregler
- Bilar som håller hastigheten (3)
- Inga höga buskar/träd (3)
- Bra trottoarer
- Bra kollektivtrafik
- Poliser
- Öppna ytor
- Inget alls

För att få ett litet mer precist svar på frågan om hur trygghet definieras smalnades svarsutrymmet av ett steg. De intervjuade i de båda områdena anser att andra människor i närheten, bra belysning och cykelvägar som är avskilda från biltrafiken är alla faktorer som är viktiga för att det ska kännas tryggt när man vistas ute. Detta stämmer bra överens med min tidigare litteraturstudie om hur trygghet kan definieras. Hänsyn, respekt och hastighetsbegränsningar är svar som fick högre frekvensgrad än intervjuerna på Rådmanngatan. Detta kan bero dels på antalet intervjuade men även på att de boende på Rådmanngatan inte kopplar samman dessa faktorer med trygghet eftersom de saknar dem i sin närmiljö.

Fråga 3: Vad är det som känns otryggt allmänt sett?

Möllevångsvägen

- Mörker (9)
- Ungdomsgång (7)
- Trafik som kör för fort (6)
- Tomma gator (4)
- Våldtäkt, överfall (4)
- Parker (4)
- Kriminalitet (2)
- Droger (2)
- Cykla på hårt trafikerade vägar (2)
- Lite vuxna ute
- Mopeder på cykelbanor
- Osäker framtid
- Att vanliga människors behov inte blir uppfyllda av de som styr i samhället
- Svår att svara på

Rådmanngatan

- Bilister som kör för fort (8)
- Släppa ut barnen själva (7)
- Brist på hänsyn i trafiken, nonchalans (7)
- Cyklister som inte följer regler (6)
- Trånga och gömda platser (3)
- Dålig belysning (2)
- Dålig sikt (2)
- Ungdomsgång
- Stora breda vägar
- Bussar som inte går på natten
- Går/cyklar mott rött ljus
- För mycket avgaser
- För få poliser
- Är inte otrygg

I denna fråga kan man urskilja ganska markant att svaren i de olika områdena skiljer sig åt. Gatornas karaktär och trafikmiljö börjar göra sig påmind i de intervjuades svar. Sammantaget verkar det som om svaren från de intervjuade på Møllevångsvägen mer inriktar sig mot kriminalitet och våld generellt än de gör mot de otryggheter som kan finnas i trafiken. En förklaring till detta kan vara att Møllevångsvägen är en gata som har en något mjukare trafikmiljö med en hastighetsbegränsning på 30 km/h. De boende kanske känner sig tryggare i trafiken pga. detta än vad de på Rådmanngatan gör. De boende på Rådmanngatan karakteriserar otrygghet med hjälp av faktorer som hänför sig till den trafik som råder i deras miljö.

Fråga 4: Vad karakteriserar otrygghet i trafikmiljön för dig som fotgängare? Gradera ditt svar enligt hur väl du håller med om påståendena.

	Stämmer inte alls		Stämmer inte riktigt		Är oklart		Stämmer		Är fullständigt riktigt		Medelvärde	
	M	R	M	R	M	R	M	R	M	R	M	R
När bilister inte saktar in i god tid				1		1	5	10	11	2	3,44	4,23
När bilister kör förbi för nära				3	2	1	3	11	11	1	4,56	3,63
När bilister kör förbi för fort			1	2		1	3	8	12	3	4,63	3,60
Bra belysning	8	7	2				1		2	4	2,36	3,00
När bilister ej stannar vid övergångsställe			1		3	2			10	7	4,36	4,56
När bilister försöker komma först			1	1	1	5	3	2	11	6	4,50	3,93
Ögonkontakt	6	4	1	1	5	4	3	4	1	1	2,50	2,79
När bilister ej respekterar hastighetsbegr			1	2	2	1	3	4	10	5	4,38	4,00
När bilister är hänsynslösa							4	4	12	9	4,75	4,92

Efter att ha undersökt begreppen trygghet och otrygghet generellt är det intressant att i denna fråga inrikta dem mer emot trafikmiljön. Frågorna om belysning och ögonkontakt var dåligt formulerade och ledde därför till en del missuppfattningar. Svaren på dessa frågor har dock kunnat konstateras med hjälp av övriga ovanstående frågor. Med hjälp av de framräknade medelvärdena går det att konstatera att det skiljer sig lite mellan de olika områdena. De boende på Møllevångsvägen har något högre medelvärde i genomsnitt. Detta kan bero på att denna gata har fler åtgärder utförda och människorna kan då bli mer medvetna om de förändringar som går att göra.

Fråga 5: Är det något du skulle vilja ändra i trafiken/trafikmiljön för att förbättra trygghet?
Möllevångsvägen Rådmansgatan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Fler poliser (4) • Fler övergångsställen • Mindre övergångsställen på hårt trafikerade gator • Hastighetsbegränsn (5) • Mer belysning (6) • Fler gupp (5) • Bra förbindelser vid kollektivtrafik • Separering av cyklister och gående (8) • Bra beläggning (gående cyklist) (2) • Körkortskontroller • Förbättra trafikanternas hänsyn mot varandra | <ul style="list-style-type: none"> • Fler poliser (8) • Trafikvakter vid övergångsställen • Fler hastighetskontroller (4) • Bättre belysning • Fler hastighets dämpande åtgärder (5) • Fler gupp (3) • Inga bilar i innerstaden • Bilister ska ge tydligare signaler • Separata cykelvägar (2) • Hårdare straff för de som bryter reglerna (2) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Både de intervjuade på Rådmansgatan och Möllevångsvägen tar upp åtgärder som fler poliser, hastighetskontroller, hastighetsdämpande åtgärder och mer belysning som åtgärder som kan förbättra tryggheten. Dock är det lite högre svarsfrekvens bland de på Rådmansgatan som anser att det behövs fler poliser, hastighetskontroller och hastighetsdämpande åtgärder för att förbättra tryggheten i trafikmiljön. Boende på Möllevångsvägen upplever i högre grad att man bör separera cyklister och gående för att förbättra tryggheten.

Fråga 6: Jag anser att livskvalitet innefattar följande aspekter? Gradera ditt svar enligt hur väl du tycker det stämmer överens.

	Stämmer inte alls		Stämmer inte riktigt		Är oklart		Stämmer		Är fullständigt riktigt		Medelvärde	
	M	R	M	R	M	R	M	R	M	R	M	R
Bra sjukvård						1	1		15	9	4,94	4,80
Mobilitet			1		5	2	5		5	3	3,88	2,63
Att ha ett arbete och acceptabla arbetsförhållanden					1	5	2		13	4	4,75	3,89
Komfort			1		3	4	5		7	1	4,13	3,60
Social kommunikation och relationer		1			2	1			14	6	4,63	4,25
Trygghet och säkerhet						1	1		15	10	4,94	4,82
Ögonkontakt			1	1	2	8	7		6	6	4,13	3,73
Estetik och miljö kvalitet				2	1	2	7		8	1	4,44	3,00

Svarsfrekvensen på denna fråga var överlag lite låg. En del av de intervjuade tyckte att frågan var svår att svara på och valde därför att svara blankt på vissa av alternativen som gavs. Sammantaget har de båda områdena gemensamt att de anser att bra sjukvård, trygghet och säkerhet, estetik och miljö kvalitet samt social kommunikation och relationer alla är faktorer som ska ingå i definitionen av begreppet livskvalitet. Sedan skiljer sig svaren åt lite mellan områdena, boende på Möllevångsvägen anser att ögonkontakt och att ha ett arbete och acceptabla arbetsförhållanden stämmer bra överens med begreppet livskvalitet medan de boende på Rådmansgatan har svarat att det är både oklart och att det är fullständigt riktigt. Totalt sett kan man sluta sig till att trygghet och säkerhet samt social kommunikation, relationer och bra sjukvård är faktorer som värderas högt i begreppet livskvalitet. De uträknade medelvärdena visar alla på att de boende på Möllevångsvägen verkar värdera alla faktorerna i livskvalitet högre än de boende på Rådmansgatan men man bör ta i akt att det kan vara så att de boende på Möllevångsvägen antingen har bättre livskvalitet eller att de är mer medvetna om den pga. de trafiktekniska lösningar som har införts på denna gata.

Fråga 7: Varför anser du (inte) att tryggheten är en del/aspekt av livskvaliteten?

Möllevångsvägen

- En ren självklarhet (9)
- För att inte behöva oroa sig hela tiden, ha kontroll över sin situation (10)
- Annars går man inte ut (7)
- Svårt att leva bra om man inte är trygg (7)
- För att man ska må bra (6)
- Sömnsvårigheter
- Skapar välfärd
- Del av en god uppfostran av barnen
- Vet inte (2)

Rådmansgatan

- De går hand i hand (12)
- För att inte behöva oroa sig hela tiden, ha kontroll över sin situation (8)
- För att man ska må bra (6)
- Inte känna sig rädd (8)

Det framkom lite fler variationer på svaren från Möllevångsvägen men det går i stort sett att tillföra dem till ungefär samma grupper som svaren på Rådmansgatan. Livskvalitet verkar vara något som båda områdena karakteriserar som nödvändigt för att man ska kunna känna sig trygg. Huvudsakligen alla anser att trygghet och livskvalitet är nära knutna till varandra. Skulle detta samband brytas kan följderna bli att många känner sig rädda för att gå ut, känner oro och stress, det blir helt enkelt svårt att må bra och leva ett tillfredsställande liv.

Antalet intervjuade på de båda gatorna skiljer sig lite åt, men som helhet är det inte något som påverkar pålitligheten på svaren av frågorna. Möllevångsvägen är en gata som har en hastighetsbegränsning på 30 km/h och en mjukare trafikmiljö, med fler trafiksäkra åtgärder, än Rådmansgatan som har 50 km/h och en trafikmiljö som har en hårdare karaktär, en väg med mer urban karaktär. Många av de intervjuade ansåg att frågorna om vad trygghet och livskvalitet egentligen är var svåra att definiera men väldigt viktiga att få svar på. I tidigare undersökningar som utförts på dessa gator är det konstaterat att den subjektiva säkerheten är lägre på Rådmansgatan än på Möllevångsvägen. Bilister upplevs som respekt och hänsynslösa

mot de oskyddade trafikanterna. Slutsatsen i dessa studier visar på att livskvalitén är bättre i områden som har 30 km/h, så som Möllevångsvägen har.

Studien som jag ovan har utfört och sammanfattat visar på liknande tendenser. Trygghet beskrivs av de tillfrågade som att kunna gå ut utan att vara rädd, bra relationer, att ha ett hem samt att få respekt i trafiken. Att kunna gå ut utan att vara rädd kan dels betyda att inte vara rädd för att bli utsatt för något brott men även att hastigheterna bör sänkas på trafiken och att det finns andra medmänniskor i ens närhet när man rör sig utomhus. För att få ökad trygghet ville de allra flesta införa fler hastighetsdämpande åtgärder samt fler poliser och hastighetskontroller. Att livskvalitet och trygghet är två områden som hänger samman ansåg alla de svarande. Faktorer såsom trygghet och säkerhet samt social kommunikation, relationer och bra sjukvård värderas högt i begreppet livskvalitet och ska ingå i definitionen.

6. Sammanställning av vägkantsintervjuer

Som ett komplement till enkätintervjuerna gjordes vägkantsintervjuer av kvantitativ karaktär. Blanketten utformades så enkelt som möjligt för att den skulle vara lätt att förstå och ta kort tid att besvara. Intervjuerna utfördes under samma dagar och under samma tidpunkter för att få så liten variation av de svarande som möjligt vad gäller arbete, livsförhållanden mm. För att utesluta att frågornas ordning skulle påverka svaren bytte två av frågorna plats med varandra i hälften av intervjuerna på var gata. Svaren som gavs korstabulerades mot varandra för att få reda på om det fanns någon signifikant skillnad mellan områdena vad gäller trygghet och livskvalitet bland oskyddade trafikanter. Frågorna som ställdes behandlade tryggheten och livskvalitén i området.

Rådmanngatan (Första tabellen avser original blanketten, andra tabellen blanketten med vända frågor. Se bilaga 2 och 3)

Fråga 1: Hur bra anser du att livskvalitén är här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
1	2	13	13	3

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
	5	10	13	3

Fråga 2: Vad anser du om tryggheten i trafiken här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
3	10	11	6	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
3	13	11	3	

Fråga 3: Anser du att bilister här i området visar respekt för andra trafikanter?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
6	7	9	9	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
4	14	7	5	

Fråga 4: Anser du att bilisterna anpassar sin hastighet till fotgängarna här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
4	8	12	5	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
8	6	11	6	

Möllevångsvägen (Första tabellen avser original blanketten, andra tabellen blanketten med vända frågor. Se bilaga 2 och 3)

Fråga 1: Hur bra anser du att livskvalitén är här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
2	2	8	8	1

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
1	3	6	9	2

Fråga 2: Vad anser du om tryggheten i trafiken här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
3	10	7	1	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
6	7	5	2	1

Fråga 3: Anser du att bilister här i området visar respekt för andra trafikanter?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
2	13	5	1	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
7	8	4	2	

Fråga 4: Anser du att bilisterna anpassar sin hastighet till fotgängarna här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
4	10	5	2	

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
6	11	3	1	

Det som man kan konstatera ur den här sammanställningen är att det inte var någon större variation i svaren efter att ha ändrat frågornas inbördes ordning. Detta gjordes för att kunna utesluta att frågornas placering kunde påverka hur man svarade.

Med hjälp av Statistical Package for the Social Sciences-SPSS kunde ytterligare och mer säkerställda slutsatser dras utav de samband som jag önskar visa finns. För att det ska finnas ett signifikant samband ska signifikansen vara $< 5\%$. Är den över det går det inte att säkerställa helt att det finns ett samband, dvs. sambandet är inte signifikant.

Huruvida det fanns något signifikant samband mellan trygghet och livskvalitet analyserades med hjälp av att räkna ut korrelationen mellan dem båda i SPSS. Uträkningen visade på att det fanns ett signifikant samband mellan dem båda även om korrelationen på 0,3 inte var så starkt. Ytterligare ett samband fanns mellan upplevd respekt av bilister för andra trafikanter och trygghet. Korrelationen låg på 0,56. Detta kan tolkas som att detta är en faktor som värderas väldigt högt när man talar om trygghet.

Frågorna som ställdes i vägkantsintervjuerna korstabulerades även mot platsen där de ställdes och signifikansen räknades ut för att kunna se om det fanns någon skillnad i svaren på frågorna. Utav dessa resultat kan man se att det inte fanns någon signifikant skillnad mellan svaren på frågorna mellan de på Rådmansgatan och på Möllevångsvägen.

Frågorna korstabulerades även mot åldern för att se om olika åldersgrupper har svarat olika på frågorna samt om det fanns en signifikant skillnad. Här fanns det inte heller några större variationer mellan de olika åldersgrupperna, dvs. ingen signifikant skillnad.

Intressant att se var om det fanns någon signifikant skillnad mellan hur män och kvinnor har svarat på frågorna, sambandet gick dock inte att styrka pga. att skillnaden inte var statistiskt signifikant.

7. Resultat och diskussion

Min förhoppning på mitt examensarbete var att jag skulle lyckas att klarlägga att det finns ett samband mellan ökad trygghet och ökad livskvalitet. Min första början var att studera och sammanställa det material och den forskning som fanns kring detta ämne. Detta blev sedan grunden till de enkäter som delades ut på två gator i Malmö, Möllevångsvägen och Rådmansgatan. Enkäterna utformades av ett antal öppna frågor och ett fåtal standardiserade, alla frågor berörde begreppen trygghet och livskvalitet. Enkäterna utvärderades sedan och sammanställdes. Utav detta råmaterial kunde jag sedan gå vidare och göra kompletterande väggkantsintervjuer som ytterligare kunde styrka eventuella samband som kan finnas.

Utav enkäterna kan man konstatera att trygghet är något som varierar väldigt mycket från person till person. Det kan vara alltifrån att ha hela kläder till att våga gå ut på kvällen utan att känna rädsla. En del av de tillfrågade tyckte att en del av de öppna frågorna var för opreciserade. Detta kan dock härledas till att det verkligen är svårt att definiera vad trygghet egentligen är för något. Tittar man på de liknelser som finns i svaren på de två olika områdena så är det ett antal alternativ som dyker upp i båda områdena. Båda anser att trygghet rent generellt sett innefattar att kunna vistas utomhus utan att vara rädd för att bli överfallen, rånad men även att få respekt från andra trafikanter. Även en god ekonomi, ett arbete och att ha bra relationer till nära och kära är faktorer som är viktiga. Trygghet när man vistas utomhus knyts an till att ha andra människor i närheten, bra belysning samt att trafikanter visar respekt, vilket även nämndes i frågan ovan. Vad som känns otryggt varierar lite med vilken slags miljö som man lever i. I svaren från Möllevångsvägen kan man urskilja att de relaterar otrygghet till att vistas på mörka och folktomma platser samt rädslan att bli utsatt för något slags brott eller kriminalitet. Tittar man däremot på Rådmansgatan, som är en gata med 50 km/h och som karakteriseras av en hårdare trafikmiljö, relaterar de svaren på frågan till mer trafikala handlingar såsom dålig respekt, bilister som kör för fort och bryter mot reglerna, o.d. Skillnaderna i svaren beror på att gatorna är av två olika karaktärer, en med 30 km/h och en mjukare trafikmiljö med gupp och dylikt och den andra karakteriseras av en mer urban karaktär med en hastighetsgräns på 50 km/h.

För att öka tryggheten i områdena är de svarande i stort sett överens om vilka åtgärder som bör utföras. Fler poliser efterfrågas samt att fler hastighetskontroller och hastighetsdämpande åtgärder införs. Även frågan om belysning är av stor vikt och alla anser att den bör förbättras. Det verkar som dessa faktorer är något som många bedömer är viktigt för att trygghet i ett område ska finnas. Dessa stämmer dessutom väldigt bra överens med min utförda litteraturstudie som innefattar dessa faktorer som viktiga.

Ett litet mer svårdefinierat begrepp är livskvalitet. Många av de svarande tyckte att frågan var svår att komma underfund med. Detta kan härledas till att många inte egentligen har funderat på vad livskvalitet betyder för var och en. Efter att ha utför och avslutat min undersökning har jag kommit en bit på vägen med frågan. Ur svaren från enkäterna kan jag sluta mig till att trygghet och säkerhet, social kommunikation, bra sjukvård och bra relationer alla är faktorer som värderas högt och bör vara med i definitionen av begreppet livskvalitet. De andra faktorerna mobilitet, att ha ett arbete och acceptabla arbetsförhållanden, komfort, ögonkontakt och estetik och miljö kvalitet är begrepp som kanske ska vara med men som inte värderades lika högt som de andra. Estetik är ett område som nog faller i glömska hos många trafikanter, men när man får upp ögonen för det kan det vara ett område som kan påverka trafikmiljön mycket. Frågan om huruvida trygghet ingår i begreppet livskvalitet fick ett väldigt enhetligt svar. Alla tillfrågade instämde i att trygghet och livskvalitet är två begrepp som hänger nära

ihop. Svaren jag fick på frågan om trygghet är en del av livskvaliteten var att det är en ren självklarhet och att de går hand i hand. Detta resultat är inte förvånande eftersom den litteraturstudie som jag tidigare har genomfört visade på samma resultat. Trygghet är ett grundbehov som varje människa har och misslyckas vi med att uppfylla detta leder det till oro, stress och rädsla. Det att påverka hur vi mår, dvs. vår livskvalitet. Detta stämmer väl överens med de kommentarer som de svarande har gett som förklaring till varför trygghet är en del av livskvaliteten.

Som helhet visar svaren från enkäterna på att både trygghet och livskvalitet är något som är viktigt i en människas liv. Skapas det en obalans mellan dessa begrepp så alstrar det ofta negativa konsekvenser som leder till att livskvaliteten kommer att minska, känslor av stress och otrygghet uppkommer vilket i sin tur är svåra att bryta om inte orsaken till dessa klarläggs och personen återigen återfår kontrollen över den situationen som han/hon befinner sig i.

Analysen av vägkantsintervjuerna stödjer min hypotes om att det finns ett samband mellan begreppen trygghet och livskvalitet. Sambandet har en korrelation på 0,3 vilket inte är så starkt men det finns där. Något som ytterligare gick att demonstrera var att faktorn om bilister visar respekt även har en betydelse för trygghetskänslan, detta med en korrelation på 0,56. Dock har jag inte kunnat visa med säkerhet att livskvaliteten och tryggheten skulle skilja sig signifikant åt på Rådmansgatan och Möllevångsvägen. Detta behöver inte betyda att det inte finns skillnader mellan dessa platser, bara att jag inte har kunnat säkerställa dessa med hjälp av mina undersökningar.

Resultaten av mina undersökningar stöds av den litteraturstudie som jag tidigare har genomfört i mitt arbete. Som ovan konstaterat är trygghet och livskvalitet två viktiga begrepp och ämnen som bör ges mer plats i dagens diskussion om trafiksäkerhet.

Jag kan konstatera från mitt arbete att känslan av trygghet är en viktig faktor som kan knytas till både trafiken och till trafikegenskaper såsom infrastruktur, bilistbeteende mm.

Det krävs dock ytterligare och mer omfattande undersökningar än vad jag i mitt arbete har utfört. Men utav mitt arbete kan jag konstatera att man kanske ska utöka sin definition på vad trygghet egentligen är, arbeta inom ett lite bredare område än att bara inrikta sig på trafikala problem såsom t.ex. antal olyckor. Trygghet innebär även att inte känna någon rädsla för kriminalitet, brott och att få respekt från andra trafikanter och medmänniskor. Jag tror att man bör arbeta vidare med att få trafikanter att visa mer hänsyn, respekt och förståelse för varandra. Det är en bra grund för att skapa en trafikmiljö där trygghetskänslan finns. Trafikmiljöerna bör hållas så enkla och lättförstådda som möjligt och de material, belysning och estetik som läggs in bör vara begränsad till så att de ger största möjliga effekt samtidigt som de inte ska ta över trafikanternas uppmärksamhet. Att anlägga väldigt breda gator bör undvikas eftersom de ofta upp levs som stora barriärer och känns otrygga att korsa. Ytterligare så bör man fortsätta med att införa hastighetsdämpande åtgärder såsom gupp, entréskyltning och hastighetskontroller. Men för att få ett beteende som blir varaktigt är det viktigt att man kombinerar de olika lösningarna och framförallt för en konversation både med vanliga trafikanter, experter och beslutsfattare. Alla bör delta i beslutsprocessen för att få ett hållbart och varaktigt beteende.

8. Referenser

- Ajzen I. (1988). *Attitudes, Personality and Behavior*. Milton Keynes: Open University Press. Allmänna förlaget.
- Alaby G. & Levi L. (1982). *Vår livskvalitet*. Stockholm: Skandia förlagsavdelning
- Alm C. & Lindberg E. (2002). *Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportmedel*. VTI meddelande 919, Linköping: Väg-och transportforskningsinstitutet.
- Alm C. & Lindberg E. (2003). *Kollektivtrafik i storstad – undviker människor att resa pga. otrygghet?* VTI meddelande 941, Linköping: Väg-och transportforskningsinstitutet.
- Amundsen A. Björnskau T. (2003). *Utrygghet og ririkokompensasjon i transportsystemet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 622/2003
- Andersson B. (2001). *Rädslans rum – Trygghetens rum – ett forskningsobjekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. Stockholm. Vinnova.
- Andersson S-I. (2002). *Hälsopsykologi*. Lund: Wallin & Dalholm
- Angelöw B. & Jonsson T. (1990). *Introduktion till socialpsykologi*. Lund, Studentlitteratur
- Anund A.& Forsberg G.& Sörensen, G. (2003). *Äldre oskyddade trafikanter*. VTI notat 571, Stockholm: Väg-och transportforskningsinstitutet.
- Atkinson R. (1987). *Introduction to psychology*. Harcourt Brace Jovanovich International Edition.
- Björklid P. (1990). *Föräldrars trafiksäkerhetsarbete*. TFB-rapport 1990:127. Stockholm: Transportforskningsberedningen.
- Björklid P. (1992). *Barns och ungdomars upplevelser av trafiksäkerhet i olika närmiljöer*. TFB-rapport 1992:3. Stockholm: Transportforskningsberedningen.
- Bowling A. & Windsor J. (2001). *Towards the good life: a population survey of dimensions of quality of life*. Journal of Happiness Studies, Vol. 2, pp. 55-81
- Brokhøj T. & Kihlman M. (1992). *Livskvalitet vad är det?* Lund, Institutionen för vägledning och vårddidaktik.
- Chaloupka C. (1990). *How to identify risks by observing human behaviour and interaction*. Vienna. ICTCT.
- Chaloupka C. & Risser R. (1996). *The safety priorities catalogue*. Bulletin 139. Vienna & Lund, Institutionen för trafikteknik.
- Drottenborg H. (1999). *Aesthetics and safety in traffic environments*. Lund. Nationella väg-och transportforsknings institutet VTI.

- Drottenborg H. (2002). Are beautiful traffic environments safer than ugly traffic environments? Lund. KFS
- Englund A. & Gregersen N-P. & Hydén C. & Lövsund P. & Åberg L. (1998). *Trafiksäkerhet en kunskapsöversikt*. Studentlitteratur. Lund.
- Fishbein M. & Ajzen I. (1975). *Belief, attitude, intention and behaviour*. Reading, MA: Addison-Wesley
- Friedland N. & Keinan G. & Regev Y. (1992). *Controlling the uncontrollable: Effects of stress on illusory perceptions of controllability*. "Journal of personality and social psychology 63:923-31"
- Fridstrom L. (1998). *Trygghet er farlig*. Samferdsdel nr 4. 1998: 20-22.
- Fröhlich W.D. (1983). *Der gegenwärtige Stand der Angstforschung*, Vortag im Rahmen des 25. Kongresses des Berufsverbandes Österreichischer Psychologen zum Thema Angst – Stress – Unfall, Schlussbericht, Wien.
- Hakamies-Blomqvist L. & Jutila U. (1997). *General problems of pedestrians and cyclists. Rapport från WALCYNG – WP 3*. University of Helsinki. Finland.
- Kajandi M. (1985). *Livskvalitet*. Psykologiska enheten, Forskningskliniken Ulleråkers sjukhus, Uppsala.
- Kenrick D. T. & Neuberg S.L. & Cialdini R. B. (2002). *Social psychology: unravelling the mystery*. 2. ed.. Boston: Allyn and Bacon.
- Költzow Berard-Andersen K. (1985). *Mødre vill ha mer trafiksikkerhet*. Oslo. Pedagogisk institutt Universitetet i Oslo.
- Lloyd K. M. & Auld C. J. (2002). *The role of leisure in determining quality of life: Issues of content and measurement*. Social Indicators Research, Vol. 57, pp. 43-71
- Lundholm E. & Garvill J. & Marell A. & Westin K. (2001). *Oskyddade trafikanters inställning till trafiksäkerhet och risk i trafiken*. Umeå: Transportforskningsenheten.
- Maslow A.H. (1954) *Motivation and Personality*. Harper & Row, New York.
- Naess S. (1989) *The concept of quality of life*. In: Björk S.Vang J. (eds.) *Assessing quality of life* Linköping collaborating centre – LCC – Health services 1.
- Nationalencyklopedin (1993). Tofte bandet. Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker AB med litteraturhänvisning Nordenfelt, L. (1991). *Livskvalitet och hälsa* samt Nussbaum M. & Sen A. (1993). *Quality of Life*
- Nordlund J-E. (1991). *Nyhetsvärdering och TV-våld*. Ur G.Wiklund (red). *Rädslan för brott*. BRÅ-rapport 1991:2. Stockholm. Allmänna förlaget.

Risser R. (2004). *Philisophy of traffic calming*. The Asian Journal volym 11 nr 1. New Delhi. Asian Institute Of Transport Development.

Risser R. (1999) *Sänkning av hastighetsgränsen från 50 till 30: Effekter på fotgängare*. Ralf Risser

Sjöberg L (1991). *Vad påverkar våra upplevelser av risker?* Ur G.Wiklund (red). Rädslan för brott. BRÅ-rapport 1991:2.Stockholm. Allmänna förlaget.

Sjöberg L. (1993). *Uro och riskuppfatning*. Contributions to FRN/Riskkolllegiets Symposium, 17th September 1993. Stockholm.Wennengren Senteret.

Slovic P. (2000). *Perception of risk*. London; Sterling, VA: Earthscan Publications

Stenberg L. (2002). *Tryggare kan ingen vara*. Lunds universitet Socialhögskolan

Tyréns (2001). *Policy för tryggare trafikmiljöer*. Tyréns, Lund

Vägverket, *Hamngatan i Eskilstuna – Uppföljning av effekter efter ombyggnad*. Publikationsnummer 2002:158.

Wallenius C. (2001). *How to adapt to human danger*. Karlstad, Klaria tryckeri.

Windahl S. & Signitzer B. (1992). *Using Communication Theory*. Newbury Park, Sage Publications.

Internet

Chaloupka C. & Risser R. (2003). *How to analyse life quality*. State of the art Public report of Work Package No. 1. Hämtat från webbadress: <http://www.factum.at> 040930

Forward S. (2003). State of the art report on Life Quality assessment in the field of transport and mobility. Linköping, Nationella väg- och transportforsknings institutet. Hämtat från webbadress: http://www.factum.at/asi/download/ASI_D21_final.pdf. 040930.

Hartzell H. (2001). *Skolvägsenkät*. Notat 12, NTF. Hämtat från webbadress: <http://www.ntf.se/Stockholm/undersokningar/default.asp?RecID=18772> 040914.

Nationalencyklopedin. Hämtat från webbadress: http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=120327&i_word=attityd. 0401006.

Statistiska Centralbyrån. *På tal om kvinnor och män: lathund om jämställdhet 2004*. Hämtad från webbadress http://www.scb.se/templates/publdb/publikation___2725.asp&plopnr=1736. 041021.

Intervju Rådmansgatan i Malmö

1. Vad betyder trygghet för dig generellt?

2. Vad är det som känns tryggt när du vistas ute allmänt sett?

3. Vad är det som känns otryggt allmänt sett?

4. Vad karakteriserar otrygghet i trafikmiljön för dig som fotgängare? Gradera ditt svar enligt hur väl du håller med om påståendena.

<u>Otrygghet uppstår</u>	stämmer inte alls	stämmer inte riktigt	är oklart	stämmer	är fullständigt riktigt
När bilister inte saktar in i god tid					
När bilister kör förbi för nära					
När bilister kör förbi för fort					
Bra belysning					
När bilister ej stannar vid övergångsställe					

När bilister försöker komma först					
Ögonkontakt					
När bilister ej respekterar hastighetsbegränsn.					
När bilister är hänsynslösa					

5. Är det något du skulle vilja ändra i trafiken/trafikmiljön för att förbättra trygghet?

6. Jag anser att livskvalitet innefattar följande aspekter? Gradera ditt svar enligt hur väl du tycker det stämmer överens.

<u>Livskvalitet innefattar</u>	stämmer inte alls	stämmer inte riktigt	är oklart	stämmer	är fullständigt riktigt
Bra sjukvård					
Mobilitet					
Att ha ett arbete och acceptabla arbetsförhållanden					
Komfort					
Social kommunikation och relationer					
Trygghet och säkerhet					
Ögonkontakt					
Estetik och miljö kvalitet					

7. Varför anser du (inte) att tryggheten är en del/aspekt av livskvalitén?

Intervjuställe:

Möllevångsvägen

Rådmansgatan

1. Hur bra anser du att livskvalitén är här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Vad anser du om tryggheten i trafiken här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Anser du att du att bilister här i området visar respekt för andra trafikanter?

1 Ingen respekt alls	2	3	4	5 Mycket respekt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Anser du att bilisterna anpassar sin hastighet till fotgängarna här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Ålder

<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------

6. Kön

man

kvinna

Intervjuställe:
Möllevångsvägen
Rådmansgatan

1. Ålder**2. Anser du att bilisterna anpassar sin hastighet till fotgängarna här i området?**

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Anser du att du att bilister här i området visar respekt för andra trafikanter?

1 Ingen respekt	2	3	4	5 Mycket respekt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Hur bra anser du att livskvalitén är här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Vad anser du om tryggheten i trafiken här i området?

1 Mycket dåligt	2	3	4	5 Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Kön man kvinna